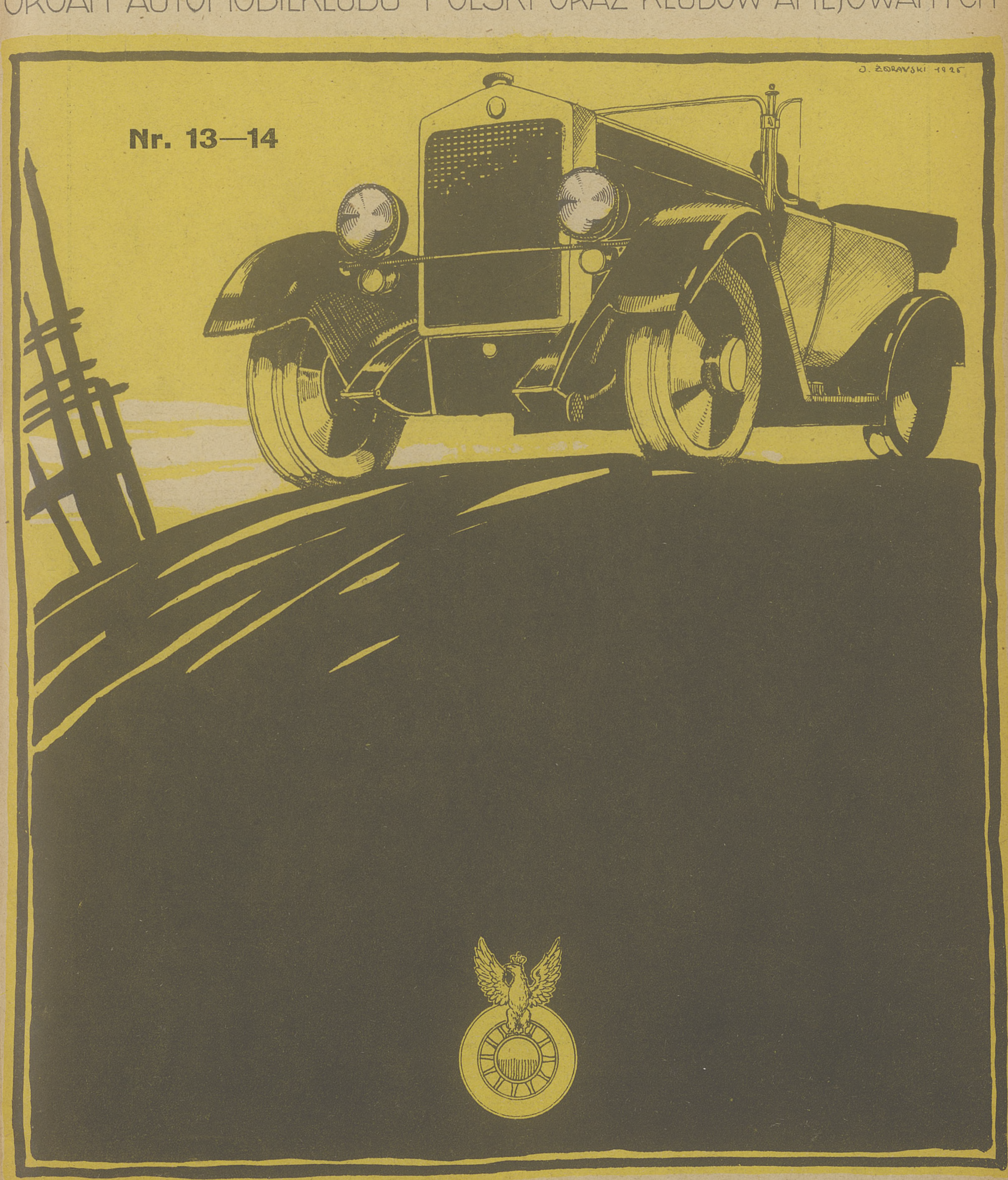
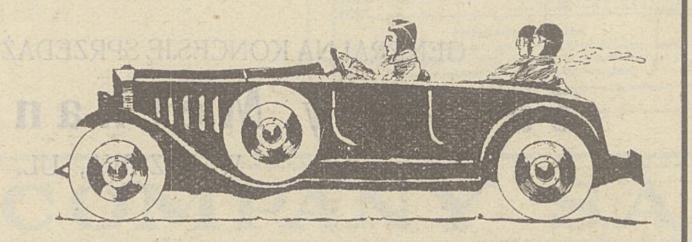
AUTO

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH









Znana przedwojenna Szkoła Szoferów pod protektoratem Tow. Automobilistów Król. Polskiego właśc. i dyr. Cz. Zakrzewski — została ponownie otwarta pod tymże kierownictwem i nazwą

Kursy Kierowców Samochodowych

POD PROTEKTORATEM AUTOMOBILKLUBU POLSKI

WARSZAWA, ALEJA 3-GO MAJA Nr. 7 i Nr. 9 (posiadł. sukc. Blocha)

KURS ZAWODOWY i DLA AMATORÓW (panie i panowie)



UWAGA: Na wzór uczelni zagranicznych wprowadza się dla zamiejscowych

KURS KIEROWCÓW ZA POMOCĄ KORESPONDENCJI (Cours par Correspondance),

co daje możność znacznego skrócenia czasu bytności na kursach i zaoszczędzenia wydatków

Informacje i zapisy na kursach od 10—12 i 6—7 wiecz., tel.: 515-00 i 246-94 i w mieszk. dyr. Mokotowska 16 m. 5, od 2—3 po poł.



„TUDOR"

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

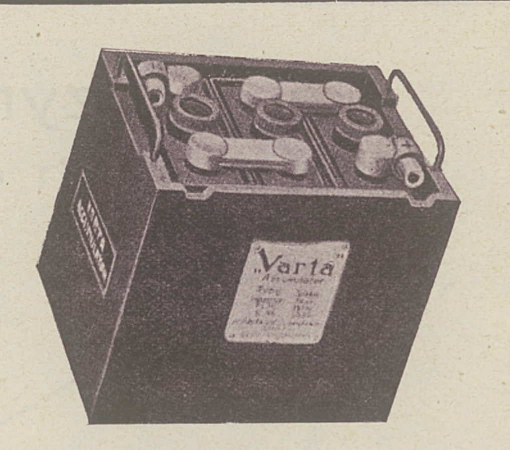
Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, WSPÓLNA 63, TELEFON Nr. 93-92

Oddział w Poznaniu Inż. H. FUNKE ul. Pocztowa Nr. 22

Adres telegraficzny: „TUDORZAKŁAD"

Akumulatory do oświetlenia i starterów samochodowych wszelkich marek. Oryginalne : : fabryki „Tudor", marki „Varta" : :



SPA

(SOCIETÀ LIGURE-PIEMONTESE AUTOMOBILI) TORINO

SAMOCHODY

OSOBOWE 4-o i 6 CYLINDROWE

CIĘŻAROWE 1½, 2, 3 i 5 TONOWE

TYP 25 C/POLONIA, 2-u TONOWY,

PRZYJĘTY PRZEZ ARMJĘ POLSKĄ

AUTOMOBILES M. BERLIET

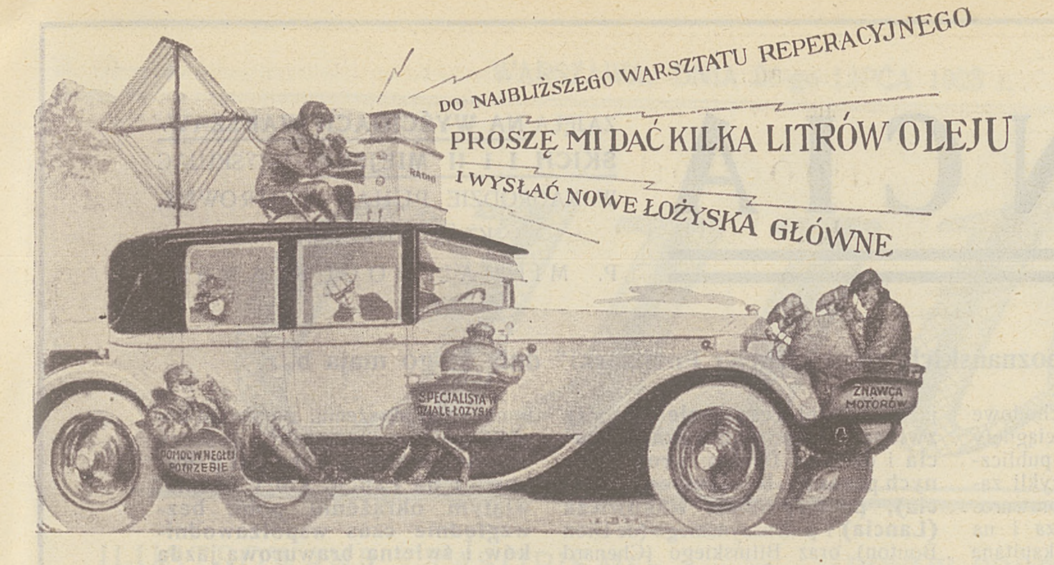
LYON

TYP CBA, 4-o TONOWY, PRZYJĘTY PRZEZ ARMJĘ POLSKĄ

GENERALNĄ KONCESJĘ SPRZEDAŻY I FABRYKACJI NA POLSKĘ POSIADAJĄ

Zakłady Mechaniczne „URSUS" Sp. Akc.

WARSZAWA, UL. SKIERNIEWICKA 27/29



Po szkodzie dochodzimy do rozumu!

Jak można uniknąć defektów silnika?

Nie tak dawno jeszczcze słyszało się raz po raz nieopatrzne żądanie Automobilistów *„Proszę mi dać kilka litrów oleju“*. Obecnie zdarza się to już coraz rzadziej.

Przyczyna tej zmiany leży w tem, że młodzi właściciele samochodów i motocykli wyrośli z czasem na doświadczonych i rutynowanych Automobilistów, którzy dbają o to by przez użycie właściwych środków powiększyć trwałość ich maszyn.

Im doświadczeńszym i troskliwszym jest właściciel pojazdu motorowego, tem zdecydowaniej używa on GARGOYLE MOBILOIL, jako jedynie właściwego smaru dla swego silnika.

Dojście do tego właściwego przekonania kosztowało niejednego Automobilistę sporo pieniędzy, faktem jednakże jest, że obecnie GARGOYLE MOBILOIL cieszy się zbytem cztery a może i więcej razy większym, niż inne oleje motorowe razem wzięte.

Czy wolicie zaoszczędzić złote czy grosze?

Koszt smarowania samochodu stanowi znikomą część wydatków, ponoszonych na benzynę, opony, ubezpieczenie i t. p. — A jednak warstwa oleju, pokrywająca ruchome części silnika, nie grubsza niż kartka, stanowi jedyną ochronę przed przedwczesnem zużyciem się maszyny; ona również przeciwdziała hałaśliwemu biegowi, uchyla defekta, naprawy i nadmierne tworzenie się osadu.

Olej nawet najmniej wartościowy, który sam przez się nie jest wiele tańszym na bańce od GARGOYLE MOBILOIL, okazuje się w użyciu w ciągu miesięcy i lat o wiele droższym. — Czy wolicie zaoszczędzić parę groszy na bańce, czy też bez porównania większą kwotę na ogólnych kosztach rocznie?

Wystrzegajcie się smarów będących produktami ubocznemi!

Większość olejów dostarczanych Automobilistom, są to z reguły produkty uboczne uzyskane przy fabrykacji benzyny i nafty. Ogólnie stosowane systemy fabrykacji, jak również dobór ropy, skierowane są przedewszystkiem ku uzyskaniu jaknajwiększej ilości benzyny, podczas gdy smarności i jakości ubocznie produkowanego oleju poświęca się znacznie mniej uwagi.

GARGOYLE MOBILOIL uzyskuje się z ropy specjalnie dobranej, a pierwszorzędni fachowcy z dziedziny wiedzy smarniczej kierują produkcją, której celem jest osiągnięcie NAJWYŻSZEJ SMARNOŚCI, i cel ten mają na oku w każdym poszczególnym okresie fabrykacji. Naturalnym skutkiem jest NADZWYCZAJNA OSZCZĘDNOŚĆ w użyciu, jaka cechuje GARGOYLE MOBILOIL.

Kupując olej nie zapominajcie o tem!

OSTRZEŻENIE!

Nie dajcie się wprowadzić w błąd podobnie brzmiącemi nazwami!

Zwracajcie uwagę na nazwę **„MOBILOIL“** (nie Mobile) i na nasz **ZNAK OCHRONNY, CZERWONY GARGOYLE!**

Jeżeli któryś ze sprzedawców twierdzi że inny olej jest identycznym z **GARGOYLE MOBILOIL,** to nie jest to prawdą. **GARGOYLE MOBILOIL** wyrabia jedynie **VACUM OIL COMPANY** w swoich własnych rafinerjach i sprzedaje go jako wyłączny swój produkt w oryginalnych plomb. blaszankach.



TABELA POLECAJACA.

(Skrócony wyciąg.)

Polecenia te odnoszą się do właściwych gatunków GARGOYLE MOBILOIL przeznaczonych do smarowania poszczególnych typów automobili osobowych i ciężarowych, motocykli i motorów pomocniczych, konstrukcji od roku 1921 do 1925 łącznie. Litery podane przy różnych fabrykatach i typach oznaczają markę lub marki GARGOYLE MOBILOIL, które winne być użyte. O ile poleca się używanie w lecie i w zimie różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas olej polecany na porę zimową winien być używany przy temperaturze od 0° C do minus 18° C. Przy wszystkich temperaturach poniżej minus 18° C poleca się używać GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC (za wyjątkiem automobilu marki Ford, do smarowania którego GARGOYLE MOBILOIL "E" jest polecany)

Objaśnienie do odczytywania Tabeli Polecającej

A oznacza GARGOYLE MOBILOIL "A"
B „ GARGOYLE MOBILOIL "B"
BB „ GARGOYLE MOBILOIL "BB"
E „ GARGOYLE MOBILOIL "E"
Arc „ GARGOYLE MOBILOIL Arctic
TT „ GARGOYLE MOBILOIL "TT"

P: Samochód osobowy C: Samochód ciężarowy

NAZWY AUTOMOBILI OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH	1925		1924		1923		1922		1921	
	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą
Samochody.										
Adler (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Alfa Romeo (P) (6 cyl.)	BB	A	BB	A	BB	A	—	—	—	—
Alfa Romeo (P) (4 cyl.)	BB	A	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Amilcar (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Ansaldo (P) (4B-4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Ansaldo (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	B	BB	B	B	B	B
Audi (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Austro-Amilcar (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	—	—	—	—
Austro-Daimler (P) (AD, ADM)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Austro-Fiat (P) (AF1, AFn) (C) (AFN-1·5 t)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	BB	A
Austro-Fiat (C) (5 TNG-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc
Benz (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Benz-Gaggenau (C)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Berliet (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Berliet (C)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Bugatti (P) (4 i 8 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Buick (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc
Büssing (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Cadillac (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	A	A
Chevrolet (P) (Superior)	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	—	—	—	—
Chevrolet (P) (Mod. 490)	—	—	—	—	—	—	Arc	Arc	Arc	Arc
Chevrolet (P) (Mod. FB)	—	—	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc
Citroën (P) (10 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Citroën (P) (5 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Daimler (C) (niemiecki)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
De Dion Bouton (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Diatto (P) (20)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Diatto (wszystkie modele)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Essex (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Fiat (P, C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Ford (P, C)	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
Fross-Büssing (C) (WIIIG Omnibus Gasolin)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (WIIIG Benzol)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (IIIW-3·5, 4 t)	A	Arc	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Fross-Büssing (C) (VL-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—	—	—
Gräf & Stift (P, C)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Hispano-Suiza (P)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Horch (P) (10/35 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	A	Arc
Horch (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Horch (C)	A	A	—	—	BB	A	BB	A	A	A
Isotta Fraschini (P) (8 cyl.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Isotta Fraschini (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	B	B	B	B
Itala (P)	—	—	B	A	B	A	B	A	B	A
Lancia (P) (Lambda)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Lancia (P) (Di-i Tricappa)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Lancia (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (P) (400, 450, 150, 350 bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (P) (200, 210, 100, 105, 110, 120)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (C) (540, 545)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (C) (500)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Lincoln (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
M. A. G. (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	A	A
Magomobil (P)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (11 H. P. Type G)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (10 H. P. Type GM)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Mercedes (P) (15/70/100 i 24/100/140 H.P.)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mercedes (P) (bez wentylów)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Mercedes (wszystkie modele)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Minerva (P) (10 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (16 H. P. 4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Minerva (P) (20 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (20 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Minerva (P) (30 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	—	—
N. A. G. (P) 10/30, 10/40 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
N. A. G. (P) (10/45, 10/40 H. P.) (C) (45 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
N. A. G. (C) (75 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
O. M. (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Opel (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Overland (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Packard (P) (8 cyl.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Packard (wszystkie modele)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Peri (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Peugeot (P) (5 H. P. Quadrillette)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (10 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Peugeot (P) (15 H. P., 1500 K)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (12 i 18 H. P. bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Praga (P) (Piccolo, Alfa)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Praga (P) (Mignon)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Praga (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Praga (C) (N5-5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Puch (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Renault (P) (6 H. P.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Renault (P) (10, 12, 18, 40 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	A	A
Renault (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Rolls-Royce (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Salmson (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
Saurer (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Šibrava (P) (M)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Šibrava (P) (Trimobil)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—
Steyr (P) (TIV-4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Steyr (P) (TV, TVI-6 cyl.) (C) (TIII)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Stoewer (P) (9/32, 12/45 H. P.)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Stoewer (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Tatra (P) (10-i Type 6 cyl. 20/65 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Tatra (P) (11-i Type 2 cyl. 4/12 H. P.)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—
Tatra (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
W. A. F. (P) (S, MP) (C) (MA 3·5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
W. A. F. (P) (U8, O8)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Walter (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Wanderer (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Motocykle										
A. J. S. (349 cm³ O. H. V.)	B	TT	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Austro-Motorette	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Bison (Coventry-Victor)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
Bison (B. M. W.)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	—	—
Calthorpe (dwutaktowy)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Chater-Lea (dwutaktowy 350 cm³ O. H. V.)	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
D. K. W. (SM, ZM)	BB	BB	—	—	—	—	—	—	—	—
D. K. W. (wszystkie modele)	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB	B	B
Harley-Davidson (Sport)	—	—	—	—	B	A	B	A	A	A
Harley-Davidson (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Indian (Scout i Prince)	BB	A	BB	A	A	A	A	A	A	A
Indian (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Itar	BB	A	B	A	B	B	B	B	—	—
Lanco	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Mars (A-20) (niemiecki)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Mars (B. & S. Villiers)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Mars (Bradshaw)	—	—	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Mars (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Monos (2½ H. P. D. K. W.)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Monos (293 cm³ J. A. P. 4-taktowy)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
New-Imperial (350 cm³ S. V. J. A. P.)	BB	TT	BB	TT	B	TT	B	TT	—	—
N. S. U.	B	A	B	A	B	A	B	A	B	B
Premier-Liliput	B	B	B	B	B	B	—	—	—	—
Puch	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Rudge (3½ H. P.)	—	—	B	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam (3½ H. P. Standard i 4½ H. P.)	BB	TT	BB	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam (8 H. P.)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Triumph (engl.) (Junior)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Triumph (engl.) (Riccardo)	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Triumph (engl.) (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Walter	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Wanderer	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Zündapp	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	—	—

Przenośnia i dyferencjał.

Do właściwego smarowania przenosni i dyferencjału należy używać GARGOYLE MOBILOIL "C", "CC", lub GARGOYLE MOBILUBRICANT tak jak podane w kompletnem wydaniu Tabeli Polecającej.

VACUUM OIL COMPANY S.A.

CZECHOWICE, p. DZIEDZICE. **REPREZENTACJA: WARSZAWA, ELEKTORALNA 11.**

Nr. 13—14 WARSZAWA, DNIA 20-go LIPCA 1925 r. ROK IV



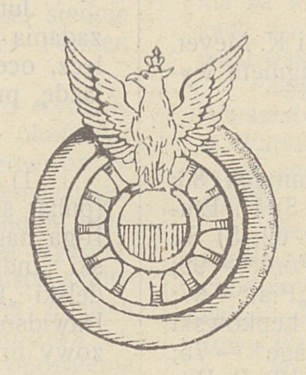
ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI
KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	16 zł.
Kwartalnie	4 zł.
Zagranicą	20 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka	200	120	70	40	25
4 okł., przed tekstem i w tekście	250	150	90	50	30
Za tekstem	150	90	50	30	20

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp
Tel. 135-86.

KOMUNIKATY

PROTOKÓŁ

spisany dnia 27 czerwca 1925 r. na posiedzeniu Sędziów Gymkhany, zorganizowanej przez Automobilklub Polski i Polski Klub Motocyklistów w dniu 27 czerwca 1925 r. na Dynasach w Warszawie.

Obecni: A. Załęski, F. Sznarbachowski i K. Meyer.

Sędziowie stwierdzają, że zostały osiągnięte wyniki następujące:

Samochody:

1) St. Szydelski „Ford" — punktów karnych 83; 2) J. Michalski „Panhard Levassor" — 114; 3) H. Empacher „Ford"—80; 4) S. Budnicki „Fiat" — 62; 5) St. Szydelski „F. N."—82; 6) S. Dobrowolski „Ford" — 99; 7) P. Bitschan „Fiat"—76; 8) R. Morsztyn „Fiat"—97; 9) J. Jaworski „Citroën" — 115; 10) J. Łepkowski „Mathis" — 83; 11) S. Woźniakowski „Delage" — 75; 12) J. Grabowski „Laurin & Klement"—53; 13) P. Bitschan „Tatra"—114; 14) B. Werner „Lancia"—omijając zadanie Nr. 8, uzyskał punkt. karnych 55; 15) St. Kopczyński „Ford"—110; 16) W. Rychter „Standard"—97; 17) K. Herse „Renault" — 135; 18) K. Faffius „Mathis"—94; 19) Gebethner „Tatra" — 109; 20) M. Romanowicz „Tatra" — 99; 21) W. Zeydowski „De Dion Bouton"—wycofał się; 22) E. Dzierliński „Citroën"—99; 23) R. Biller „Austro-Daimler" — 78.

Motocykle:

1) S. Dobrowolski „B. S. A." — plusy 17; 2) C. Rybiński „Indian" — 182; 3) St. Szydelski „Francis Barnett"—1140; 4) W. Rychter „A. J. S."—762; 5) T. Koziański „Indian" — 6; 6) J. Michalak „Indian" — 12; 7) F. Kosiński—nie stawał; 8) S. Knappe „Indian"—9; 9) St. Szydelski „Harley Dawidson"—5; 10) T. Heryng „B. S. A." — 7; 11) J. Laufer — nie stanął.

Wobec powyższego zestawienia wynika, że najlepszy wynik osiągnęli:

Samochody:

1) J. Grabowski „Laurin & Klement" — 53; 2) S. Budnicki „Fiat"—62; 3) S. Woźniakowski „Delage"—75; 4) P. Bitschan „Fiat" — 76; 5) R. Biller „Austro-Daimler — 78.

Motocykle:

A. 1) St. Szydelski „Francis Barnett" — pl. 1140; 2) W. Rychter „A. J. S." — 762.

Najlepsze wyniki dla nagród firmowych:

B. 1) C. Rybiński „Indian" — plusy 182; 2) St. Szydelski „Harley Dawidson" — pl. 5; 3) F. Koziański „Indian" — 6.

Jury przyznaje nagrody osobom następującym:

Samochody:

1) J. Grabowski „Laurin & Klement" — I-sza nagroda; 2) S. Budnicki „Fiat"—IIa nagroda; 3) S. Woźniakowski „Delage" — IIIa nagroda; 4) P. Bitschan „Fiat" — IVa nagroda; 5) R. Biller „Austro-Daimler" — Va nagroda.

Jury, zważywszy wyjątkowo piękną i sportową jazdę p. H. Empachera na samoch. „Ford", przyznaje mu dyplom uznania.

Jury, zważywszy, że p. B. Werner nie wykonał zadania Nr. 8, dyskwalifikuje go z konkursu nagród, lecz, oceniając jego wyjątkowo brawurową i zręczną jazdę, przyznaje mu dyplom uznania.

Motocykle:

1) St. Szydelski „Francis Barnett"—I-sza nagroda (puhar srebrny P. K. M.); 2) W. Rychter „A. J. S." — II-ga nagroda (żeton brozowy P. K. M.); 3) C. Rybiński „Indian"—żeton srebrny firmy „Indian"; 4) St. Szydelski „Harley Dawidson" — żeton srebrny f. „Harley Dawidson"; 5) T. Koziański „Indian" — żeton bronzowy firmy „Indian".

Jury, zważywszy skok p. C. Rybińskiego, wykonany poza konkursem, długości 4 metry, przez metrowy rów markowany, przyznaje mu dyplom uznania.

(—) *A. Załęski.* (—) *K. Meyer.*
(—) *Fr. Sznarbachowski.*

PROTOKÓŁ

posiedzenia Komisji Sportowej A. P. w dniu 12 lipca 1925 r. w sprawie V-go Polskiego Raidu Samochodowego, odbytego w dn. 4—11 lipca 1925 r.

Przewodniczył p. T. Heyne.

Zapisanych zostało do Raidu 18 wozów, a mianowicie: 2 „F. N.", 1 „Metallurgique", 1 „Lancia", 2 „A. D. M.", 2 „Ralf Stetysz", 2 „Citroën", 2 „Steyr", 2 „Rochet Schneider", 1 „Tatra", 2 „C. W. S." i 1 „Cadillac". Nie stanęły do startu: „Metallurgique" i „C. W. S.", a „Cadillac" stanął poza konkursem. W czasie Raidu wycofały się i jechały poza konkursem: Nr. 6 „Lancia", Nr. 9 „Ralf Stetysz", Nr. 13 „Steyr", Nr. 16 „Tatra" i Nr. 17 „C. W. S.".

Po sprawdzeniu książek drogowych i obliczeniu punktów karnych i dodatnich na etapach i na próbach szybkości i elastyczności, wyniki dla poszczególnych wozów przedstawiają się jak następuje:

Nr. 8 + 35,08 Nr. 12 — 4 i + 8,5
Nr. 7 + 34,42 Nr. 1 — 6 i + 14,8

Nr. 11 + 27,15 Nr. 2 — 11 i + 11,5
Nr. 3 + 17,45 Nr. 4 — 20 i + 17,45
Nr. 14 + 11,00 Nr. 10 — 476 i + 9,67
Nr. 15 + 3,8

Wobec powyższego, Komisja Sportowa A. P. proponuje przyznanie nagrody *Ministerstwa Robót Publicznych,* zgodnie z regulaminem, maszynie, która, po dokładnem jej zbadaniu, wykaże najmniejsze zużycie i uszkodzenie.

Nagroda p. J. Michalskiego. Na II etapie wykazali największe procentowe odchylenie od maksymalnego wyznaczonego czasu: Nr. 1—25,4%, Nr. 8—26,15%, Nr. 11—20,4%.

Nagroda Automobilklubu Gdańskiego przypaść powinna Nr. 8, który w trzech próbach specjalnych uzyskał najwięcej punktów dodatnich, t. j. + 35,08. Następnym kandydatem jest Nr. 7, który uzyskał + 34,42 i Nr. 11 + 27,15 punktów.

Nagroda Komisji Sportowej A. P. zaproponowaną została Nr. 7 ze względu na to, że kierowca Nr. 8 nie jest członkiem jednego z klubów zaprzyjaźnionych. Następnymi kandydatami są kierowcy samochodów Nr. 11 i 3.

Nagrodę p. J. Rajgrodzkiego Komisja Sportowa proponuje przyznać kierowcy samochodu Nr. 3 w myśl intencji ofiarodawcy.

Nagrodę ks. R. Sanguszki za najlepszą przeciętną szybkość na wszystkich etapach Komisja proponuje przyznać (po dokonanych obliczeniach według specjalnej formułki) Nr. 2 (kierowca S. Hahn, średnia szybk.—56,391 klm./g.), Nr. 8 (kier. Bettaque, średnia szybk.—50,152 klm./g.) i Nr. 12 (kierowca Pfeiffer, średnia szybk.—48,779 klm./g.).

Komisja Sportowa A. P. prosi Jury o wydanie dyplomów wszystkim uczestnikom, którzy ukończyli Raid, proponując wyróżnić specjalnie kierowców: pp. S. Tyszkiewicza, W. Mrajskiego i St. Nowakowskiego, oraz wydać specjalny dyplom uznania Centralnym Warsztatom Samochodowym Min. Sp. Wojsk. za wykonanie i zgłoszenie do Raidu pierwszego w Polsce samochodu, zaprojektowanego i wykonanego na miejscu przez polskich konstruktorów. Komisja Sportowa zaznacza, że samochód „C. W. S.", pomimo opóźnienia do startu, przebył wszystkie etapy zgodnie z regulaminem.

Komisja Sportowa A. P. prosi Jury o wydanie specjalnych zaświadczeń zawodowym kierowcom (szoferom), którzy sami prowadzili samochody i Raid ukończyli.

Wyznaczono specjalną Komisję dla sprawdzenia stanu wozów konkursowych, ubiegających się o nagrodę Ministerstwa Robót Publicznych, do której weszli pp.: inż. M. Okęcki, inż. K. Meyer, A. Chełmicki, inż. M. Rappe, A. Załęski, inż. Podhorodeński i ex officio komandor Raidu inż. T. Heyne.

PROTOKÓŁ

posiedzenia Jury A. P. w sprawie przyznania nagród za V-ty Polski Raid Samochodowy, odbyty w dn. 4—11 lipca 1925 roku.

Obecni: Adrjan Chełmicki, Stanisław Grodzki, Piotr Strzeszewski, Ryszard Minchejmer, Adolf Załęski, Franciszek Sznarbachowski i delegat Ministerstwa Robót Publicznych inż. Mieczysław Rappe. Przewodniczył p. inż. M. Rappe.

Po przejrzeniu książek drogowych V-go Polskiego Raidu Samochodowego, odbytego w dn. 4—11 lipca 1925 r., i znalezieniu, że proponowane przez Komisję Sportową A. P. nagrody do wyznaczenia przez Jury zgodne są z przepisami regulaminu Jury, decyduje przyznać następujące nagrody:

Nagrodę dla zespołów nie przyznano wobec braku zespołu, odpowiadającego warunkom tej nagrody.

Nagrodę Sportowej Komisji A. P. przyznano p. H. Liefeldtowi na samochodzie „A. D. M." Nr. 7.

Nagrodę Ministerstwa Robót Publicznych p. Stefanowi Tyszkiewiczowi na sam. „Ralf Stetysz" Nr. 10.

Nagrodę Automobilklubu Gdańskiego p. C. Bettaque na sam. „A. D. M." Nr. 3.

Nagrodę ks. R. Sanguszki p. St. Hahn na sam. „F. N." Nr. 2.

Nagrodę p. J. Michalskiego p. P. Bitschanowi na sam. „F. N." Nr. 1.

Nagrodę p. Jana Rajgrodzkiego p. E. Dzierlińskiemu na sam. „Citroën" Nr. 3.

Srebrne plakiety i dyplom A. P. wozom, które ukończyły Raid bez punktów karnych: Nr. 8 „A. D. M.", Nr. 7 „A. D. M.", Nr. 11 „Steyr", Nr. 3 „Citroën", Nr. 14 „Rochet Schneider", Nr. 15 „Rochet Schneider".

Bronzowe plakiety i dyplom A. P. wozom, które Raid ukończyły: Nr. 12 „Steyr", Nr. 1 „F. N.", Nr. 2 „F. N.", Nr. 4 „Citroën" i Nr. 10 „Ralf Stetysz".

Ponadto, na wniosek Komisji Sportowej, Jury przyznało dyplomy specjalne za wytrzymałość i wysoce sportową jazdę kierowcom-sportsmenom pp.: L. Almasy, P. Bitschanowi, H. Liefeldtowi, C. Bettaque, Stanisławowi Hahnowi, J. Przewłockiemu, J. Srzednickiemu, kpt. K. Kapałczyńskiemu, H. Empacherowi, H. Kochowi i A. Samborskiemu, oraz dyplomy uznania za wytrwałą jazdę w specjalnie trudnych warunkach pp.: S. Tyszkiewiczowi, W. Mrajskiemu i St. Nowakowskiemu.

Dyplom wraz ze srebrną plakietą Centralnym Warsztatom Samochodowym Min. Spraw Wojskowych w Warszawie za zgłoszenie (i odbycie Raidu) pierwszego skonstruowanego i zbudowanego w Polsce samochodu.

Na wniosek Komisji Sportowej Jury przyznało specjalne zaświadczenia i uznania kierowcom samochodowym zawodowym pp.: Wysockiemu, Dzierlińskiemu, Nowickiemu i Pfeifferowi za wytrzymałą i wzorową jazdę.

Na wniosek Komitetu Automobilklubu Polski przyznano upominki za ukończenie Raidu bez punktów karnych i wysoce sportowe kierowanie wozem pp.: L. Almasy, H. Kochowi, H. Empacherowi.

Postanowiono wyrazić uznanie za gorliwą pracę przy organizacji i przeprowadzeniu Raidu p. komandorowi inż. T. Heyne oraz uznanie vice-komandorom, gospodarzowi i komisarzom sportowym, a także firmie „Laurin & Klement" za użyczenie wozu, który odbył Raid jako maszyna komandorska.



Automobilklub Wielkopolski

FILJA BYDGOSZCZ

Wyścigi samochodów i motocykli w Bydgoszczy.

Wyścigi samochodów i motocykli, odbyte w niedzielę dnia 14 czerwca b. r. pod Bydgoszczą na trasie Ossowa Góra — Wojnowo — Strzelewo — Ossowa Góra, były drugą imprezą tego sezonu Automobilklubu

Wielkopolski filji Bydgoszcz. Program przewidywał jako przestrzeń dla samochodów 3 okrążenia trasy, czyli 70,2 klm., dla motocykli zaś 2 okrążenia, czyli 46,8 klm. Wyścigi udały się, o ile na to ulewny deszcz dopuścił, który sprawił, że komandor wyścigów zadecydował w ostatniej chwili skrócenie przestrzeni dla samochodów o 1 okrążenie. Również wpłynął deszcz ujemnie na ilość uczestników, jak i z powodu szos rozmiękłych na rezultaty czasowe. Pomimo złego stanu szlaku wyścigowego, nie zdarzyły się nieszczęśliwe wypadki, a miało miejsce tylko kilka uszkodzeń motocykli. Liczne oddziały policji i wojska strzegły porządku, niezamąconego podczas całego trwania wyścigów, na które, nie bacząc na niepogodę, przybyło około 3—4 tysięcy widzów. Zaszczyciło też imprezę szereg zaproszonych gości, szczególnie z Poznania, Gdańska i Warszawy.

Dzień sportowy rozpoczęły punktualnie o godz. 14 motocykle niższych klas, a potem startowały ciężkie maszyny i motocykle z przyczepkami.

Wyniki wyścigów dla motocykli były następujące:

Klasa Ia, nagroda I do 250 cbcm. (1 okrążenie) Drews — Gdańsk na B. S. A., czas 19,45; nagr. II do 250 cbcm. Kobus — Bydgoszcz na Triumph, czas 36,20.

Kl. I, nagr. I do 350 cbcm. Turkiewicz — Poznań na A. J. S., czas 38,05; nagr. II do 350 Buda — Poznań na Sarolea, czas 38,59.

Kl. II, nagr. I do 600 cbcm. Jahr — Bydgoszcz na Triumph, czas 44,43; nagr. II Janowicz—Bydgoszcz na B. M. W., czas 47,43; nagr. III Matuszak—Poznań na Sarolea, czas 53,20.

Kl. III, nagr. I ponad 600 cbcm. Kuczwalski na H. D. — Bydgoszcz, czas 44,44.

Kl. IV, nagr. I z przyczepką Bunn — Bydgoszcz na H. D., czas 43,34; nagr. II Riemer—Bydgoszcz na Indian, czas 46,06.

Za najlepszy czas dnia (38,05) na A. J. S. dostał Turkiewicz statuę motocyklisty z bronzu oraz wyróżnienie sportowe.

Podczas wyścigów samochodowych zaczęło się wypogadzać. Rezultaty były następujące:

Klasa I, do 1100 cbcm., nagr. I — Nalaskowski (Toruń) na Mathis, czas 41,31; nagr. II — Nowakowski (Poznań) na Tatra, czas 47,10.

Kl. II, do 1500 cbcm., nagr. I — Gunsch (Poznań) na Fiat, czas 35,10; nagr. II — Lund (Bydgoszcz) na Mathis, czas 39.

Kl. IV, do 3000 cbcm., nagr. I — Rakowicz (Warszawa) na Lancia, czas 32,55; nagr. II — Stadie (Bydgoszcz) na Protos, czas 34,48.

Kl. V, ponad 3000 cbcm., nagr. I — Szymczak (Bydgoszcz) na Austro Daimler, czas 34,53.

Najlepszy czas dnia (32,55) uzyskał Rakowicz na Lancia (puhar srebrny).

Nagrody te, jak inne, wzbudziły wśród sportowców ogólny podziw i zadowolenie.

UMOWA

zawarta między Automobilklubem Polskim w Warszawie, a „Patrią" Polskiem Towarzystwem Asekuracyjnem i Reasekuracyjnem Sp. Akc. w Warszawie.

(W tekście „Automobilklub Polski" nazwano w skróceniu „A. P.", zaś „Patrię" Polskie Towarzystwo Asekuracyjne i Reasekuracyjne Sp. Akc. w skróceniu „Patria").

I. A. P. zobowiązuję się popierać, zachęcać i wpływać na swoich członków, aby ci ubezpieczali się wyłącznie i jedynie w „Patrii" od następstw nieszczęśliwych wypadków, prawno-cywilnej odpowiedzialności i uszkodzenia samochodów (auto-casco). W tym też celu A. P. obowiązany jest zawiadomić członków o zawarciu niniejszej umowy, udzielać „Patrii" wykazu swych członków i wykaz ten stale uzupełniać, ułatwiać porozumienie się z członkami A. P., polecając ustnie i pisemnie „Patrię", oraz ogłaszać na koszt i życzenie „Patrii" w czasopismach i cyrkularzach o zawarciu niniejszej umowy.

II. „Patria" obowiązuje się obliczać członkom A. P. składki według specjalnych taryf, załączonych do niniejszej umowy i stanowiących integralną część tejże umowy i przez cały czas trwania niniejszej umowy tych składek nie podwyższać.

III. Za ubezpieczenie członków A. P. „Patria" bonifikować będzie A. P. corocznie 7,5% od składki.

IV. Bonifikacja, podana w par. 3 niniejszej umowy, będzie przyznana A. P. przy zawieraniu umowy z członkami A. P. niezależnie od osoby ajenta i pośrednika.

V. „Patria" zobowiązuje się załączoną specjalną taryfę stosować do wszystkich członków A. P., którzy zostaną ubezpieczeni w czasie trwania niniejszej umowy, lub których umowy dotychczasowe będą prolongowane w okresie trwania niniejszej umowy.

VI. „Patria" zobowiązuje się zbonifikować A. P. 7½% od składek za ubezpieczenie członków A. P. i nie członków biorących udział w wyścigach i jazdach konkursowych, obliczonych na osiągnięcie najwyższej szybkości, urządzanych przez A. P. Składka w każdym poszczególnym wypadku będzie ustalana przez „Patrię", przyczem tak członkowie A. P., jak i nie członkowie korzystać będą ze specjalnych ustępstw.

VII. Przyznane w powyższych punktach bonifikacje wypłacane będą A. P. co miesiąc, najpóźniej 10-go dnia każdego miesiąca po zainkasowaniu przez „Patrię" należnych składek.

VIII. „Patria" zobowiązuje się stosować ulgową taryfę dla wozów ciężarowych i specjalną taryfę, załączoną do niniejszej umowy (par. 2), dla wozów osobowych, należących do firm, właścicielem, współwłaścicielem lub członkiem zarządu których jest członek A. P. i ubezpieczonych za pośrednictwem biura A. P. oraz udzielać na korzyść A. P. prowizję w wysokości 10%.

IX. W razie niedojścia do porozumienia z członkami A. P. przy określeniu wysokości szkody ustanawia się w uzupełnieniu art. 12 Ogól. War. Ubezp. samochodów, sąd polubowny, którego superarbitra wyznacza A. P. lub na życzenie stron spór rozstrzyga Komisja Sportowo-Techniczna A. P.

X. „Patria" zobowiązuje się w terminach wedle uznania umieszczać w czasopiśmie „Auto" płatne anonsy, artykuły i ogłoszenia reklamowe.

XI. Wszelkie koszty okólników i zawiadomień ponosi „Patria".

XII. A. P. zobowiązuje się przesyłać „Patrii“ wykazy szczegółowe członków i zawiadamiać „Patrię“ bezzwłocznie o wszelkich zmianach i uzupełnieniach w składzie osobowym członków.

XIII. „Patria“ zobowiązuje się co miesiąc przesyłać A. P. wykazy ubezpieczonych członków.

XIV. Ważność umowy niniejszej rozciąga się na cały obszar Rzeczypospolitej Polskiej.

XV. „Patria“ zobowiązuje się nie zawierać z innymi automobilowymi klubami w Polsce umów na ubezpieczenie samochodów (par. 1) na warunkach dogodniejszych, niż podanych w niniejszej umowie.

XVI. Umowa niniejsza rozpoczyna się z dniem 1 maja 1925 r. i obowiązywać będzie do dnia 1 stycznia 1927 r., po tym zaś terminie odnawia się automatycznie o ile nie zostanie wypowiedziana na trzy miesiące przed upływem 1. I. 1927 roku.

Spisano w 2-ch jednobrzmiących egzemplarzach.

Warszawa, dnia 25 maja 1925 r.

AUTO CASCO

Taryfa dla „Automobilklubu“ w Warszawie.

TARYFA UBEZPIECZENIA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Liczby umieszczone od strony lewej na pierwszem miejscu każdej linji poprzecznej są minimalnemi składkami od ilości HP. Liczby, umieszczone na pierwszem miejscu każdej linji pionowej, są składkami minimalnemi dla sum ubezpieczonych.

Odpowiedzialność cywilna. Składka przy świadczeniach. Samochody osobowe i ciężarowe.

Siła koni HP	WOZY CIĘŻAROWE	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
do 5		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 10		225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 15		270	285	300	305	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 20		305	330	345	355	365	380	395	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 25	poniżej 3 ton	350	355	370	385	395	405	420	435	445	460	—	—	—	—	—	—
„ 30	3 tony	385	395	405	420	435	445	460	470	485	495	510	520	530	—	—	—
„ 40	ponad 3 tony	—	435	445	460	470	485	495	510	520	530	555	560	570	580	595	610
„ 50		—	—	485	495	510	520	530	555	560	570	580	595	610	620	630	645
ponad 50		—	—	550	530	555	560	570	580	595	610	615	630	645	660	665	675

Siła koni	Zł. 45.000	Zł. 75.000	Zł. 150.000
do 8	135	165	170
„ 15	155	190	200
„ 25	185	220	236
ponad 25	215	255	270

Za włączenie odpowiedzialności w czasie podróży zagranicę, powyższą składkę podwyższa się:

za 1 miesięc podróży o . . . 10%
ponad 1 miesiąc podróży o . 20%

Każdą podróż zagranicę należy zgłosić Zarządowi Klubu, względnie „Patrii“, celem przygotowania odnośnego poświadczenia. Zgłoszenie to obowiązuje na czas nieograniczony. Obliczenie dodatkowej składki w razie pozostania zagranicą przez czas dłuższy niż zgłoszono — nastąpi po powrocie z zagranicy.

Przejazd przez Gdańsk i Górny Śląsk zajęty przez niemców, nie uważa się za wyjazd zagranicę i nie podlega zgłoszeniu.

Ubezpieczenia wypadkowe

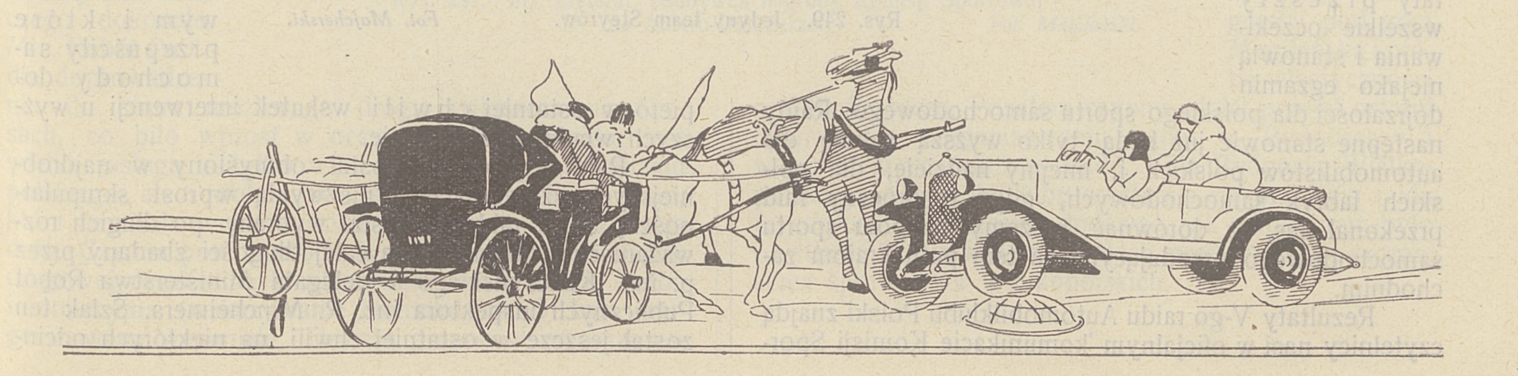
	Zł. 1.000 na wypadek śmierci	Zł. 1.000 na wypadek niezdolności do pracy	Zł. 1 dziennego wynagrodzenia w razie przejściowej niezdolności do pracy
szofer	Zł. 5.40	Zł. 7.20	Zł. 14.40
pasażer	„ 1.80	„ 1.80	„ 5.40
posiadacz samochodu .	„ 1.70	„ 1.70	„ 8.10

UWAGA: Ubezpieczenie musi obejmować tyle osób, wzgl. pasażerów, ile miejsc do siedzenia istotnie samachód posiada, nie licząc miejsca szofera. Jeżeli w razie wypadku w samochodzie znajdować się będzie więcej osób niż było miejsc ubezpieczonych, wówczas obniża się sumę ubezpieczenia w stosunku ilości tych osób do ilości ubezpieczonych miejsc.

DODATKI

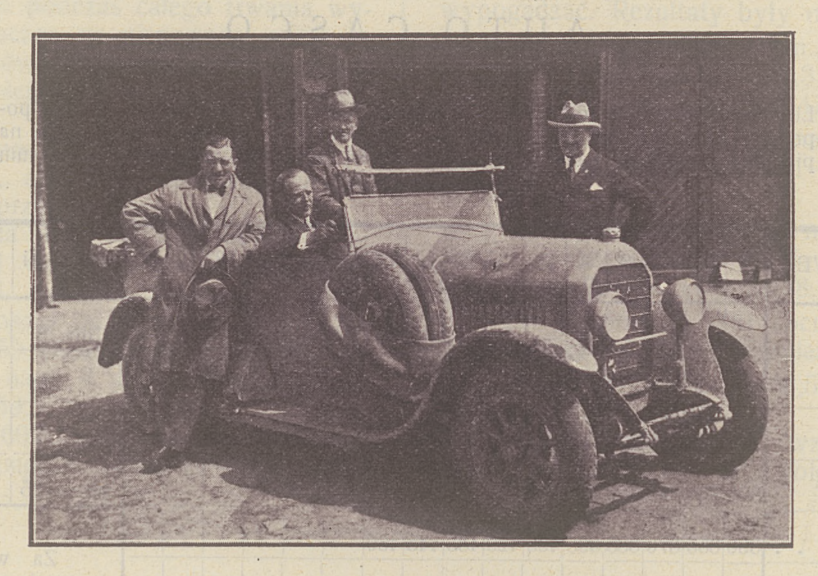
Za rozłożenie składki na raty kwartalne 8%
„ „ „ „ „ półroczne 5%

UWAGA: Składkę za ubezpieczenie auto-casco i od odpowiedzialności cywilnej oblicza się według rzeczywistej siły motoru HP $0{,}3 \times i \times d^2 \times s$, przyczem i oznacza ilość cylindrów, d średnicę cylindrów w centymetrach i s skok tłoka.



V-ty Raid Samochodowy Automobilklubu Polski

V-TY RAID Samochodowy Automobilklubu Polski stanowić będzie bezwątpienia znamienną datę w historji rozwoju automobilizmu w Polsce. Raid ten był niejako ostatecznym egzaminem—maturą sportową automobilistów polskich. Marszruta, obejmująca nieomal całkowite okrążenie Polski, prowadząca po wszelkich w Polsce spotykanych terenach i drogach, miała dowieść, iż samochód w dzisiejszym stanie, w rękach wytrenowanych kierowców, służyć może bez zawodu absolutnie wszędzie, nie bacząc na najtrudniejsze warunki i przeszkody. Z punktu widzenia przemysłowego V raid stanowić będzie również datę, gdyż w raidzie tym po raz pierwszy wzięły udział dwie marki samochodów polskich, a choć w niektórych próbach nie dorównały one samochodom zagranicznym, jednak raid ukończyły i dowiodły swej przydatności na bezdrożach polskich.



Rys. 248. „F. N.“ inż. Hahn'a, zdobywcy nagrody ks. R. Sanguszki. *Fot. Majcherski.*

Raid tegoroczny był niesłychanie ciężką próbą dla samochodów i dla kierowców. Z zupełną pewnością powiedzieć można, iż w Europie parę zawodów samochodowych zaledwo dorównać mogło trudnościom tegorocznego raidu Automobilklubu Polski. Raid nasz porównać raczej możnaby było z samochodowemi ekspedycjami w krajach egzotycznych. Pomimo jednak szalonych trudności, rezultaty przeszły wszelkie oczekiwania i stanowią niejako egzamin dojrzałości dla polskiego sportu samochodowego. Raidy następne stanowić już będą tylko wyższą szkołę dla automobilistów polskich i, miejmy nadzieję, dla polskich fabryk samochodowych, gdyż tegoroczny raid przekonał nas, iż dorównać możemy na polu sportu samochodowego przodującym na tem polu krajom zachodnim.



Rys. 249. Jedyny team Steyrów. *Fot. Majcherski.*

Rezultaty V-go raidu Automobilklubu Polski znajdą czytelnicy nasi w oficjalnym komunikacie Komisji Sportowej. Tutaj poświęcimy nieco uwagi jedynie przebiegowi raidu i osiągniętym rezultatom.

Przedewszystkiem należy się kilka słów odprawy niektórym dziennikarzom, którzy, zgłaszając się w dniu wyjazdu do Komisji Sportowej, uzyskać chcieli miejsce w raidzie, a zawiedzeni w swych nadziejach, dali upust osobistej niechęci, krytykując bez żadnych podstaw i nierzeczowo organizację raidu (p. „Kurjer Poranny“). Nie licuje to zupełnie z powagą sprawozdawców sportowych, gdyż raid — to nie majówka, do której można przyłączyć się jeszcze przed samem odejściem pociągu. Właśnie dobrze to świadczy o organizacji raidu, iż miejsca zawczasu zostały rozdzielone i że nikt z osób zaproszonych nie był zmuszony pozostać w Warszawie. Że do ostatniej chwili nie było napewno wiadomem wiele maszyn zapisanych weźmie udział w raidzie, ani jacy pojadą kierowcy, to jest to rzeczą zupełnie zwykłą we wszelkich większych zawodach sportowych, choćby dla przykładu przytoczyć tegoroczne Grand Prix Europy, gdzie do ostatniej chwili nie było wiadomem, czy Sunbeam i Guyot wezmą udział w wyścigach. U nas rzecz w dodatku zależała od urzędów celnych, które robiły niesłychane trudności przybywającym do Polski maszynom konkursowym i które przepuściły samochody dopiero w ostatniej chwili wskutek interwencji u wyższych władz w Warszawie.

Raid tegoroczny został obmyślony w najdrobniejszych szczegółach, z niezwykłą wprost skrupulatnością. Szlak raidowy został wybrany po długich rozważaniach i dokładnie na całej długości zbadany przez p. inż. Kauczyńskiego i delegata Ministerstwa Robót Publicznych inspektora inż. R. Mincheimera. Szlak ten został jeszcze w ostatniej chwili na niektórych odcin-

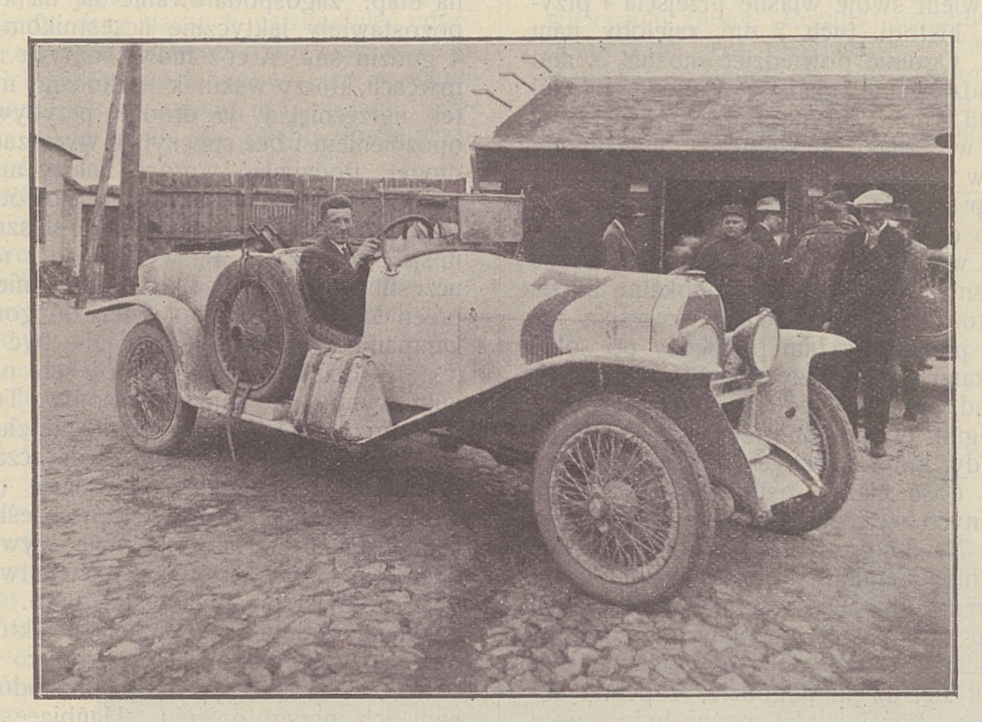
kach zmienionym w zależności od obecnego stanu dróg. Kierownictwo raidu do ostatniej chwili było szczegółowo informowanem o stanie dróg i możliwości przebycia ich samochodem w każdym etapie. Część gospodarczą objąli p. W. Boski i p. maj. Szymański, z której w tak trudnych warunkach, jakie spotkali ci panowie na etapach, zwłaszcza w Słonimiu, Tarnopolu i Morskiem Oku, wywiązali się bez zarzutu. Kierownictwo samego raidu spoczywało w rękach komandora inż. Tadeusza Heynego, prezesa Komisji Sportowej A. P., oraz vice-komandorów p. Józefa Grabowskiego i p. Włodzim. Zejdowskiego. Podnieść tu należy niezwykły takt komandorów i vice-komandorów w prowadzeniu wymagającej rzeszy uczestników raidu i energję, jakiej dowód dali nietylko stając, pomimo nadludzkiego zmęczenia, zawsze najpierwsi na posterunku sportowym, ale podtrzymując ducha i humory wielu zniechęconych już trudnościami współzawodników. Specjalnie wysoko podnieść należy niezwykłe zrozumienie znaczenia raidu przez Ministerstwo Robót Publicznych i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. Pomoc, udzielona raidowi przez organa, podległe tym ministerstwom, była olbrzymia. To, czego dokonało Min. Robót Publ. dla doprowadzenia do stanu możliwego dróg, zwłaszcza na Kresach, co biło wprost w oczy uczestników raidu, jest wielką zasługą nietylko wobec sportu i automobilizmu polskiego, ale i wobec ludności tych zapadłych stron, która uzyskała wreszcie kilka możliwych do przebycia dróg. Czynna pomoc władz bezpieczeństwa oraz służby drogowej również była olbrzymia. Na Kresach służba informacyjna (wskazywanie kierunku jazdy) była zorganizowana wspaniale. Czynną pomoc w organizowaniu przejazdu raidu okazali osobiście panowie starostowie powiatów: Wileńskiego, Nowogródzkiego, Nieświeskiego, Słonimskiego, Łuckiego, Tarnopolskiego i innych, oraz dyrektorowie okręgowych dyrekcji Rob. Publicznych w Wilnie, Nowogródku i Łucku, czem zasłużyli sobie na szczerą wdzięczność Automobilklubu Polski. Zresztą nie sposób tu wyliczyć wszystkich osób urzędowych i prywatnych, które z prawdziwem oddaniem przyczyniły się do zapewnienia powodzenia V raidowi Automobilklubu Polski. Prawdziwie serdecznem i niezatartem dla uczestników raidu wspomnieniem pozostanie niesłychanie gościnne przyjęcie w Złotym Potoku przez b. prezesa Automobilklubu Polski p. hr. Raczyńskiego i jego Małżonkę.

Nastrój ludności wszędzie był dla raidu nadzwyczaj serdeczny, zwłaszcza na terenie Kongresówki i na Kresach. W Wielkopolsce i na Pomorzu zauważyć się dało pewne zobojętnienie dla raidu, który przestał być już nowością dla mieszkańców tych dzielnic.

Czynną pomoc okazały raidowi i władze wojskowe. Dyony samochodowe w Krakowie pod dowództwem ppuł. Piotrowskiego i w Bydgoszczy pod dowództwem maj. Koszki świetnie zorganizowały kilomètre lancé górski pod górą Mogilańską i próbę elastyczności pod Bydgoszczą. Pozatem czynny udział przyjął ostatni dywizjon w zorganizowaniu parku w Bydgoszczy i w przyjęciu uczestników raidu. Filja Bydgoska Wielkopolskiego Automobilklubu wystąpiła na przyjęciu raidu in corpore, a zbytecznie dodawać, jak serdecznem było powitanie kolegów warszawskich przez proste i szczere serca sportowców wielkopolskich.



Rys. 250. Ralf Stetysz hr. Tyszkiewicza, zdobywcy nagrody Min. Robót Publicznych. *Fot. Majcherski.*



Rys. 251. Inż. Liefeldt, zdobywca nagrody Komisji Sportowej na Austro-Daimlerze. *Fot. Majcherski.*

*



Rys. 252. Start kilomètre lancé pod górą Mogilańską. *Fot. Majcherski.*

szybkość, iż regulamin raidu tegorocznego pozwalał na rozmaite poprawki i reperacje, ale jednocześnie nie dozwalał żadnych robót, nawet montażu gum, w parkach, tak iż czas na te czynności zaliczał się do czasu jazdy. A że i tego roku drogi raidowe usiane były gwoździami i że niektórzy pechowcy miewali do 15 defektów gumowych na etap, przeto rzeczywiste przeciętne szybkości były znacznie jeszcze większe, niż wykazane w tabelce. Jednak etapy były nadmiernie długie. Jeżeli maszyny przybywały w oznaczonych czasach, to nie znaczy jeszcze,

Na wymierzonych łamach naszego pisma nie sposób opisać dokładnie przebiegu całego raidu,—każdy samochód miał bowiem swoje własne przejścia i przygody, a opisanie historji tych 7 dni zajęłoby nam zbyt wiele miejsca. Ogólnie powiedzieć można, iż raid odbył się nadspodziewanie gładko. Pogoda naogół dopisała, jedynie na 2-gim i 4-tym etapie krótkie ulewy dały się bardziej we znaki spóźnionym maszynom. Na etapie 4-tym, w górach, niektóre samochody zdołały ukończyć etap prawie bez kropli deszczu, gdy inne walczyły co chwilę z burzami i potokami spływającej po drodze wody. Jest to właściwością okolic górskich, iż momentalnie powstają tam lokalne burze, które ciągną w różnych kierunkach, i szczęście ma ten, komu uda się przemknąć tam pomiędzy po sobie powstającemi burzami. Nie wszystkim to się udało i niektóre samochody wskutek tego znacznie się opóźniły. Na etapie 2-gim po południu zaczęła się plucha i dlatego samochody, które z różnych powodów uległy opóźnieniu, miały dość ciężką ostatnią część drogi, zwłaszcza na bocznych wertepach między Nieświeżem a Baranowiczami. Na 3-cim etapie do południa również gnębił uczestników raidu drobny deszcz, który jednak, dzięki dobremu stanowi szos między Słonimem a Łuckiem, zbytnio nie opóźnił tempa jazdy. Straszak raidowiczów — odcinek drogi między Krzemieńcem i Zbarażem, okazał się, dzięki pogodzie, zupełnie dobrym, a podziwiać na tym odcinku można było ogrom włożonej pracy dla doprowadzenia tej ciężkiej drogi do stanu możliwego. Dzięki temu, no i dzięki cudnym pejzażom, droga ta zostawiła u uczestników raidu zupełnie dobre wspomnienie. Reszta dróg była wszędzie możliwą, a w dzielnicach zachodnich wprost świetną.

Przeglądając załączoną tu tablicę czasów, zadziwić każdego musi tempo jazdy wszystkich maszyn. Znaczną pomocą w utrzymaniu takiej szybkości jest oczywiście obstawienie dróg przez służbę bezpieczeństwa i odpowiednie ich przygotowanie. Jednak i tak osiągnięte szybkości w naszych warunkach są ogromne i świadczą o świetnem przygotowaniu samochodów i maestrji kierowców. Tembardziej zadziwiać musi ta

aby strudzona załoga samochodu mogła zaraz korzystać ze spoczynku. Rozliczne czynności po przybyciu na etap, zagospodarowanie się na kwaterze i t. d. nie pozostawiały faktycznie uczestnikom więcej, niż 3 do 4 godzin snu. A cóż mówić o tych nieszczęsnych kierowcach, którzy wskutek uszkodzeń maszyny lub wskutek ugrzęźnięcia na drodze przybywali ze znacznem opóźnieniem i bez spoczynku wyruszać musieli w dalszą drogę! Podziwiać wprost należy niezwykłe wytrenowanie i wytrzymałość, jakich dowód dali uczestnicy raidu tegorocznego. I dlatego słusznie postąpiła Komisja Sportowa A. P., wyłączając z raidu tegorocznego uczestnictwo pań. Żadna kobieta nie byłaby w stanie przenieść trudów, które tylko do gorących momentów kampanji wojennych porównane być mogą.

Z defektów samochodowych najczęstszym, poza gumowymi, było łamanie resorów. Tę hekatombę resorową przypisać trzeba głównie nie złemu stanowi dróg, co nieszczęsnym mostkom, zwłaszcza na Kresach i w Małopolsce. Wypukłe lub wklęsłe mostki są wprost gilotynami dla resorów, które, jeśli odrazu ich nie uśmiercają, to w każdym razie wywołują wewnętrzne pęknięcie i rysy, które w następstwie rozdzielają na dwie połówki przepracowane pióro. Poza temi uszkodzeniami żadnych większych defektów maszyn w raidzie tegorocznym nie zauważono, co świadczy nietylko o wartości konkurujących samochodów, ale i o starannem ich przygotowaniu. Hańbiące wytopienie panewek — wina bezwątpienia kierowcy lub jego mechanika, mimo ciężkich dróg, miejsca tego roku nie miało. Wszystkie samochody, które raid tegoroczny odbyły, przyszły do Warszawy w stanie tak dobrym, iż mogłyby natychmiast wyruszyć bez żadnych reperacji w powtórną taką samą drogę. Czy to nie najlepszy dowód, iż samochód stał się już dzisiaj narzędziem niezawodnem, bez żadnych kaprysów—pod warunkiem, iż znajdować się on będzie w rękach spokojnych i fachowych?

V-ty raid A. P. utwierdził już panowanie małych samochodów na drogach polskich. Większość zapisanych samochodów należała do 1-ej i 2-ej kategorji, t. j. do maszyn małych, a jednak nietylko dotrzymały

one pola samochodom większym i największym, ale na złych drogach przewyższyły je nawet, przebywając łatwiej błota i piaski i nie doznając uszkodzenia pomimo dziur i mostków. Znamiennem jest, iż maszyny pomocnicze, mianowicie komandora i wicekomandorów, należały również do kategorji mniejszych, a wszak służba ich musiała być niezawodną, a szybkość taką, aby komandorowie na każdy etap w czas przybywać mogli. Tym anonimowym samochodom, których zadaniem było pełnienie bez chwały ciężkiej i odpowiedzialnej służby, należy się tu nieco uwagi.

A więc Laurin-Klement komandora Heynego odbył całkowity raid w tych samych warunkach, co i samochody konkurujące i gdyby był zapisany do turnieju, napewno uzyskałby jedno z pierwszych miejsc, gdyż zarówno czasy jego, jak i stan po każdym etapie nie odbiegały od wyników maszyn klasyfikowanych. 10-konny De Dion Bouton wicekomandora Zejdowskiego, który służbę pełnił od Morskiego Oka, okazał się maszyną świetną; reputację tę zresztą posiada on już ustaloną na Zachodzie, gdzie mały De Dion uchodzi za jedną z najlepszych maszyn w swej klasie. Co do wartości maszyn konkurujących trudno coś więcej powiedzieć, jak to, że wszystkie okazały się świetnemi. Wspaniałe rezultaty osiągnął Austro-Daimler, marka przyzwyczajona zresztą do zwycięstw na terenie Polski, co zawdzięcza nietylko swej dobroci ale i wyjątkowo doskonałym kierowcom i drobiazgowemu, wprost klasycznemu, przygotowaniu. Ogólną uwagę zwracały wspaniałe samochody firmy Steyr, które, gdyby nie mostki polskie i wyjątkowy pech, to z pewnością zostałyby posiadaczami do tej pory jeszcze ani razu nie zdobytej wielkiej nagrody K. S. A. P. dla zespołów. Rezultaty jednak poszczególnych etapów dowiodły, iż Steyr jest maszyną pod każdym względem pierwszorzędną i dla dróg naszych najzupełniej odpowiednią. Wyjątkowo wytrzymałemi maszynami okazały się dwa Rochet-Schneider dwóch typów. Świetna marka lyońska, zwracająca główną uwagę na solidność i dokładność wykonania, a mniej na blichtr powierzchowny, należy do jednej z najodpowiedniejszych dla warunków polskich. Rewelacyjnym był rezultat, osiągnięty przez dwa samochody „F. N". Te, należące do tańszych, małe samochody słynnej fabryki belgijskiej pokonały z największą łatwością wszelkie trudności, nie ustępując nigdzie większym i silniejszym samochodom, a stan ich po powrocie był znakomity i wymownie zaprzeczył utwierdzonemu w Polsce mniemaniu, iż mały samochód musi roztrząść się na naszych złych drogach. Potwierdziły zresztą ten rezultat i dwa Citroëny 10 HP. typu Cady oraz Tatra i Lancia. Te maszyny o charakterze bardziej sportowym, świetnie wytrzymały nietylko szybkie tempo jazdy, dla którego zresztą zostały one zbudowane, ale i wszelkie niespodzianki polskich bezdroży, gdzie naogół sportsmani nie zwykli się zapuszczać.

Przechodząc teraz do samochodów polskiej konstrukcji, to śmiało powiedzieć można, iż od pierwszego kroku naszego na polu konstrukcji samochodów, stanęliśmy odrazu narówni prawie z fabrykatami zagranicznemi. Ralf Stetysz hr. Tyszkiewicza, zdobywca wielkiej nagrody Ministerstwa Robót Publicznych, dowiódł, iż maszyny tej marki bez żadnej już zmiany są idealnie do warunków naszych przystosowane i w rezultatach długodystansowych nietylko dotrzymać mogą kroku pierwszorzędnym markom zagranicznym, ale i przewyższyć je. Jako utylitarna maszyna dla średniozamożnego automobilisty polskiego Ralf-Stetysz będzie stanowczo maszyną najodpowiedniejszą i najwytrzymalszą, życzyć tylko należy, aby jaknajprędzej ukazał się on już na rynku polskim. Druga maszyna polskiej konstrukcji, mianowicie dwa „C. W. S.", zadziwiły wprost śmiałością i racjonalnością oryginalnej koncepcji. Pomimo, iż rajdu nie zdołały one ukończyć w warunkach konkursu, jednak całą przestrzeń przebyły bez ważniejszych defektów, co dla wtajemniczonych w sprawy konstrukcji samochodowej, oznacza rezultat wprost niebywały. Maszyny te bowiem odbywały pierwszą swą dłuższą próbę i na dwa tygodnie jeszcze przed raidem leżały w Cantralnych warsztatach samochodowych w formie t. zw. „proszku", t. j. w oddzielnych częściach. Wątpię bardzo, czy jakakolwiek najlepiej wyposażona fabryka zagraniczna byłaby w stanie wypuścić nowy model, któryby bez żadnych uprzednich przeróbek mógł przejść taką przestrzeń w równie trudnych warunkach i nie wykazać potrzeby żadnych większych zmian. Rezultat osiągnięty przez C. W. S., powtarzam, jest niesłychany i stanowczo przewyższa rezultaty osiągnięte w raidzie tegorocznym przez jakiekolwiek inne maszyny. Świetnie wróży to o przyszłości polskiego przemysłu samochodowego i daje zna-



Rys. 253. Park w Wilnie. *Fot. Majcherski.*

komite świadectwo Centralnym Warsztatom Samochodowym, ich kierownikowi zasłużonemu inżyn. maj. Meyerowi i konstruktorom C. W. S., inż. Tańskiemu, inż. Paszewskiemu i Mrajskiemu. Choćby nic więcej w raidzie tegorocznym nie zostało osiągniętem, to rewelacja tych dwóch marek polskich stanowiłaby dostateczną zasługę dla inicjatorów i organizatorów tego trudnego zawodu.

*

Obok rewelacji maszyn raid tegoroczny przyniósł nam i rewelację kierowców. Przekonaliśmy się, iż posiadamy cały zastęp świetnych jeźdźców, nie ustępujących zupełnie sławom zagranicznym, a nieznanych do tej pory ogółowi, tylko wskutek braku okazji występowania na większych turniejach samochodowych. Punkt porównania mieliśmy tego roku doskonały, gdyż w raidzie naszym udział przyjęło kilku słynnych jeźdźców zagranicznych. Taki Bettaque, weteran sportu samochodowego, król spokoju i zimnej krwi, stworzył już całą szkołę kierowców jazdy długodystansowej. Hr. Almasy znów jest okazem brawury i tego, co na Zachodzie nazywają „brio“, a jednocześnie w każdym calu jest rycerskim gentlemanem. Obydwaj ci jeźdźcy mają za sobą cały szereg międzynarodowych zwycięstw zarówno na drogach jak i na największych torach Europy. Zmierzyli się z nimi nasi jeźdźcy nietylko o ustalonej już reputacji, jak np. Liefeldt lub Bitschan, ale i skromniejsi pracownicy steru. I oto okazało się, że mamy cały szereg doskonale wytrenowanych i doświadczonych kierowców. Poza wyżej wymienionemi: Liefeldtem, który nie ma sobie równego w Polsce na długie przestrzenie i który bezwątpienia i na międzynarodowym terenie należałby do czołowych jeźdźców, oraz Bitschanem, tym brawurowym wyścigowcem, który tym razem trzymał w garści swój szalony temperament, aby z matematyczną precyzją doprowadzić do portu wraz z honorem firmy Varsovie-Automobil powierzonego sobie F. N-a, na czoło wysunęli się Hahn, Empacher i Dzierliński. Hahn wraz z Mrajskim należą do wysokiej klasy opanowanych jeźdźców długodystansowych, którzy na chwilę nie popuszczają wodzy swej fantazji, aby nie narazić, z matematyczną ścisłością obliczonego i przygotowanego, rezultatu. Tych kierowców nazwałbym kierowcami mózgowymi, gdyż nic nie zostawiają oni przypadkowi, a spokojnie i sumiennie pełnią swe ciężkie obowiązki, wiedząc, iż to najpewniejsza, choć może nie najefektowniejsza droga do zwycięstwa. Przeciwieństwem ich są Bitschan, Empacher i Nowakowski. Tych zaliczyłbym do kierowców z serca „z herzem“, jak to zwykliśmy nazywać po „polsku“— do pełnych fantazji rycerzy steru, — którzy nie unikają trudności i niebezpieczeństw, a wyszukują ich, by w efektownym rzucie je pokonać. Ci kierowcy zdolni są do czynów heroicznych, do krew mrożących szaleństw i bohaterstw, a między nami powiedziawszy, to ci właśnie zostają zwykle rekordzistami, lub... trupami. Wysokiej klasy jeźdźcem jest zawodowiec Dzierliński, w którego doświadczonych rękach samochód jest posłusznem dzieckiem. Hr. Tyszkiewicz okazał się nietylko doskonałym konstruktorem, ale pierwszorzędnym jeźdźcem. Z maszyną swą, którą spłodził, zrósł się on w jedną, świadomą swych środków i możliwości istotę; a wszak największy talent kierowcy to dokładne wczucie się w maszynę,—zwycięstwo wtedy nie może mu się wymknąć. A przytem hr. Tyszkiewicz wykazał młodzieńczy wprost zapał i energję, sam przystępując do reperacji złamanego swego resoru i bez obcej pomocy doprowadzając ją do skutku. Pierwszorzędnymi jeźdźcami okazali się dwaj kierowcy wojskowi: por. Samborski i kpt. Kapałczyński, którzy sportową swą fantazję potrafili utrzymać w karbach dyscypliny wojskowej, co w rezultacie dało klasyczną wprost ich formę. O Srzednickim zbyteczne tu się rozpisywać — nie jest on bowiem rewelacją — znamy go już jako starego doświadczonego kierowcę, który w najdrobniejszych szczegółach zgłębił wszystkie arkana i tajemnice steru, i tylko wskutek nieszczęśliwego przypadku choroby, mianowicie, świetnego mechanika, ogólnie znanego, jednego z najstarszych naszych automobilistów, p. Grębowskiego, w czasie, gdy zaszła konieczność reperacji resora, musiał użyć obcej pomocy i nie został klasyfikowanym w raidzie. Specjalne słowa uznania należą się jeszcze p. Nowakowskiemu. Niezwykłym swym duchem sportowym i energją zachwycił on wszystkich po tem, gdy już zadziwił swą maestrją w prowadzeniu małej swojej Tatry. Taki zapał i poświęcenie graniczy już z bohaterstwem.

Na zakończenie powiedzieć trzeba, iż pod względem wytrzymałości na trudy i obowiązkowości sportowej stanęliśmy narówni, a może i wyżej od wielu krajów Zachodnich. Tak trudnych i męczących warunków nie znają inne zawody sportowe, a mimo to raid tegoroczny ukończyli wszyscy bez wyjątku. Nikt w drodze nie odpadł, nikt nie zachorował — wszyscy pozostali dziarscy i weseli, a na finischu w Warszawie znalazły się wszystkie maszyny i wszyscy kierowcy, którzy na wiekopomny raid ten wyruszyli. Jest to też swego rodzaju rekord polski, a może i wszechświatowy.

Mn.



Rys. 254. Morskie Oko takie, jakiem się ukazało w chwili odjazdu raidu.

Rezultaty prób specjalnych V-go Raidu Automobilklubu Polski.

№	Marka	Kierowca	Próba szybk. górsk. Kilomètrelancé		Próba elastyczności				Próba szybkości Kilomètrelancé	
					Najmniejsza szybk.		Największa szybk.			
			Czas godz.	Szybk. klm.	Czas godz.	Szybk. klm.	Czas godz.	Szybk. klm.	Czas godz.	Szybk. klm.
1	F. N.	Bitschan	2,59,0	40,2	2′06″ 2/5	8,03	56″64,3	—	1′26″ 1/5	83,6
2	F. N.	Hahn	9,05,8	38,8	2′42	niezr.	1′15″	—	1′30″	80,0
3	Citroën	Dzierliński	2,53,6	41,4	2′27	7,35	1′11″ 3/5	50,5	1′22″ 2/5	87,6
4	Citroën	Wysocki	2,46,0	43,3	2′26″	7,04	1′15″ 4/5	47,5	1′24″	85,7
6	Lancia	Przewłocki	2,37,6	45,7	—	—	—	—	1′21″	87,8
7	Austro-Daimler	Liefeldt	2,05,2	57,6	2′12″	8,18	1′05″	55,5	1′01″ 2/5	118,2
8	Austro-Daimler	Bettaque	2,02,2	59,0	1′59″ 3/5	9,02	1′03″ 3/5	57	0′59″ 1/5	121,5
9	Ralf Stetysz	Nowicki	2,49,2	42,7	1′34″ 3/5	11,42	1′15″	48	1′25″	84,7
10	Ralf Stetysz	Tyszkiewicz	2,46,2	43,4	1′41″	10,68	1′10″	51,5	1′23″	86,7
11	Steyr	Almàsy	2,22,8	50,4	2′44″	6,06	1′06″ 1/5	55	1′07″ 4/5	106,5
12	Steyr	Pfeiffer	2,16,8	52,6	1′43″	10,05	1′04″	56,2	1′36″	75,0
13	Steyr	Srzednicki	2,37,0	44,8	2′10″	8,32	1′06″	54,5	1′55″	62,7
14	Rochet Schneider	Koch	3,04,5	39,0	1′50″ 2/5	9,80	1′12″	54	1′27″	82,7
15	Rochet Schneider	Empacher	2,48,8	42,6	1′32″ 2/5	11,07	1′06″ 1/5	54,2	1′20″	90,0
16	Tatra	Nowakowski	—	—	—	—	—	—	1′46″	68,0
17	C. W. S.	Samborski	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Cadillac	Kapałczyński	2,21,0	51,0	—	—	—	—	1′18″	92,3

Czasy przebycia każdego etapu

(W etapie drugim czas najdłuższy został przedłużony o 25%).

№	I 639 klm.	II 359 klm	III 516 klm.	IV 624 klm.	V 642 klm.	VI 568 klm.	VII 437 klm.	Ogółem
1	14,32	9,33	12,19	15,34	15,33	14,51	7,19	89,40
2	17,00	10,01	12,58	12,20	14,09	12,14	7,33	86,15
3	16,01	11,09	12,11	15,44	14,42	13,53	8,49	91,29
4	15,50	10,55	12,17	16,41	13,44	14,00	9,35	93,02
5			n i e	s t a	n ą ł			
6	15,43	11,01	13,44	19,14	po	za	kon	kursem
7	13,16	9,32	12,00	14,21	15,06	13,10	9,03	86,27
8	14,15	8,16	12,01	14,33	14,18	12,35	8,53	84,51
9	16,59	9,11	11,42	13,27	13,12	11,29	7,46	83,46
10	16,02	10,19	11,53	21,02	11,34	12,50	7,55	91,40
11	14,21	8,18	11,10	13,54	14,50	12,46	8,23	83,42
12	13,44	8,22	9,27	13,25	14,57	12,31	7,45	81,11
13	13,15	9,47	p o	z a	k o n	k u r	s e m	
14	14,35	10,22	12,26	14,32	15,10	8,22	8,30	82,17
15	13,30	9,52	10,56	13,31	13,25	11,29	7,18	79,59
16	14,02	14,07	13,14	p o	z a	k o n	k u r	s e m
17	13,44	9,34	10,13	13,20	12,41	17,00	8,02	84,34

Konkurs wytrzymałości w Mans

KONKURSY wytrzymałości są zawodami, stworzonemi w powojennej epoce automobilizmu. Wprawdzie już oddawna urządzano rekordowe jazdy samochodów, trwające nieraz nieprawdopodobną ilość godzin, ale nie były to oficjalne zawody, organizowane przez kluby automobilowe, lecz jedynie reklamowe przedsięwzięcia poszczególnych fabryk. Dopiero w r. 1923 słynna firma Rudge Whitworth dała szczęśliwą inicjatywę urządzenia pierwszego oficjalnego konkursu wytrzymałości dla samochodów, który, przy poparciu francuskiego Zachodniego Automobilklubu, odbył się w dniach 26 i 27 maja na szosie pod Le Mans. Od tej chwili popularność konkursów wytrzymałości stale rośnie; za przykładem Francji urządzano je już we Włoszech, Niemczech i Holandji, a w Belgji najgłówniejsze narodowe zawody automobilowe—„Wielką Nagrodę Belgji“ przemieniono ze zwykłego wyścigu samochodów turystycznych na konkurs wytrzymałości.

Rozwój konkursów wytrzymałości jest najzupełniej naturalny. Z samej istoty tych konkursów wynika, że udział w nich brać powinny tylko samochody turystyczne, od których wymagamy wielkiej wytrzymałości w długich podróżach szosowych, a nie samochody wyścigowe, od których przedewszystkiem żądamy szybkości, wytrzymałość usuwając na plan dalszy. W dodatku regulaminy konkursów wytrzymałości dopuszczają do nich tylko ściśle seryjne podwozia, co razem stwarza ogromne zainteresowanie publiczności, śledzącej z zaciekawieniem, jak też w trudnym konkursie szosowym sprawiają się maszyny, które ona kupuje. Nic tedy dziwnego, że konkursy wytrzymałości cieszą się wielką popularnością.

Konkurs wytrzymałości stawia przed zawodnikami nielada zadanie. Muszą oni w nieprzerwanej jeździe, trwającej całą dobę, wykazać najwyższą swą wydajność, ażeby w ciągu tego czasu przebyć możliwie największą odległość. Rzecz jasna, że jazda nieprzerwana istnieje tylko w teorji; w rzeczywistości samochody zatrzymują się często dla odnowienia zapasów benzyny i smarów, oraz dla niezbędnych reperacji, ale każdy konkurent stara się, aby postoje jego trwały jaknajkrócej.

Jak możemy zauważyć z definicji konkursu wytrzymałości, łączy on w sobie zarazem cechy wyścigu i konkursu turystycznego. W konkursach wytrzymałości chodzi o wydobycie z maszyny jaknajwiększej szybkości, i to jest wspólna cecha tych konkursów i wyścigów. O ile jednak w każdym wyścigu wyznaczona jest przestrzeń, a czas jest nieokreślony, to odwrotnie w konkursie wytrzymałości przepisany jest czas, a przestrzeń zazwyczaj pozostaje nieograniczona.

Jak już wspomniałem, konkursy wytrzymałości są dostępne tylko dla seryjnych samochodów turystycznych i odbywają się w trudnych warunkach szosowych. W tem leży ich podobieństwo do wszelkich zawodów turystycznych. Wprawdzie największa przestrzeń w jeździe dwudziestoczterogodzinnej została przebyta na specjalnym torze cementowym z przewyższonemi krzywiznami, ale dziwić się temu najzupełniej nie należy. Na szosie żaden wóz seryjny nie przejedzie tak ogromnego dystansu, jaki wynosi ów rekord, to też nigdybyśmy nie wiedzieli, co za wydajność może wykazać samochód w ciągu 24 godzin. Zresztą ten rekord torowy ma znaczenie czysto sportowe. Prawdziwie praktyczne znaczenie posiada zato rekord przestrzeni, przebytej w 24 godzinach jazdy szosowej, ustanowiony w tym roku podczas klasycznego konkursu wytrzymałości w Le Mans.

Rys. 255. Stoeffel na Chrysler Six. *Fot. Meurisse.*

Firma Rudge Whitworth, która zainicjowała przed dwoma laty konkurs w Le Mans, stworzyła dla swej nagrody regulamin niezwykle trudny, zawierający warunki, jakich nie stawia żaden inny konkurs wytrzymałości. Mianowicie fabryka samochodów, która pragnie zdobyć nagrodę Rudge Whitworth, musi nie raz, ale dwa lub trzy razy poddać swe wozy trudnej próbie wytrzymałości szosowej. W praktyce wygląda to następująco: w roku 1923 rozegrano w Mans pierwszą rozgrywkę tak zwanej „Pierwszej Nagrody Trzyletniej“, która zakwalifikowała maszyny zwycięskie do rozegranej w roku 1924 drugiej rozgrywki tejże nagrody. Prócz tej rozgrywki odbyła się w roku zeszłym pierwsza rozgrywka „Pierwszej Nagrody Dwuletniej“ i samochody, które zakwalifikowały się w tych dwóch rozgrywkach, dopuszczono w tym roku do finałów, rozegranych wraz z pierwszą rozgrywką „Drugiej Nagrody Dwuletniej“, której finał, prawdopodobnie wespół z pierwszą rozgrywką nowej nagrody, odbędzie się w roku przyszłym.

W roku bieżącym rozegrano zatem w Le Mans finały „Pierwszej Nagrody Trzyletniej“ i „Pierwszej Nagrody Dwuletniej“, oraz pierwszą rozgrywkę „Drugiej Nagrody Dwuletniej“. Ażeby się zorjentować dobrze w układzie sił tegorocznych konkurentów, przyjrzymy się pokrótce wynikom z lat ubiegłych.

A więc w r. 1923 z pierwszej rozgrywki „Pierwszej Nagrody Trzyletniej“ zakwalifikowały się do rozgrywki drugiej następujące marki: Amilcar (1), Bignan (2), Bentley (1), Berliet (1), Brasier (2), Bugatti (2), Chenard et Walcker (3), Corre la Licorne (1), Delage (1), Excelsior (2), Ford Montier (1), Georges Irat (2), Lorraine Dietrich (2), Rolland Pilain (4), S. A. R. A. (1), Salmson (2) i Vinot Deguinguand (1). Największą odległość w ciągu 24 godzin—2219 klm.—przebył wtedy trzylitrowy samochód Chenard et Walcker kierowany przez Lagacha i Leonarda.

W roku następnym, w drugiej rozgrywce „Pierwszej Nagrody Trzyletniej“, bądźto nie zjawiły się na starcie, bądź też wycofały się w czasie biegu samochody marek: Berliet, Bugatti, Corre la Licorne, Delage, Excelsior, Ford-Montier, Georges Irat, S. A. R. A., Salmson i Vinot Deguinguand, skutkiem czego do finału zakwalifikowało się dziewięć następujących wozów: 1 Amilcar o pojemności cylindrów 1074 cm.³, 1 Bentley o pojemn. 2995 cm.³, 2 Brasier o pojemn. 2092 cm.³, 1 Bignan o pojemn. 1979 cm.³, 1 Chenard et Walcker o pojemn. 1973 cm.³, 1 Lorraine Dietrich o pojemn. 3446 cm.³ i 2 Rolland Pilain o pojemności 1992 cm.³.

Z rozgrywki „Pierwszej Nagrody Dwuletniej“ zakwalifikowano do tegorocznego finału osiem maszyn: 2 Aries o pojemności cylindrów 1085 cm.³, 1 Bignan o pojemn. 1979 cm.³, 2 Chenard et Walcker o pojemn. 1973 cm.³, 2 Lorraine Dietrich o pojemn. 3446 cm.³ i 1 S. A. R. A. o pojemn. 1099 cm.³.

Największą odległość w zeszłorocznym konkursie, 2077 klm. — przebył trzylitrowy samochód Bentley, prowadzony przez Duffa i Clementa.

Prócz powyższych wozów, zakwalifikowanych do finałów (w finale „Nagrody Trzyletniej“ nie startowały samochody Amilcar i Brasier) zapisano do tegorocznego konkursu jeszcze 42 samochody, które wzięły udział w pierwszej rozgrywce „Drugiej Nagrody Dwuletniej“, co razem dało rekordową ilość 55 maszyn, podzielonych na poniższe trzy grupy:

Finał „Pierwszej Nagrody Trzyletniej“.

№	Marka	Litraż cm.³	Nazwiska kierowców	Dystans minim. w klm.
4	Lorraine Dietrich I	3446	Stalter—Brisson	2049
9	Bentley I	2995	Duff—Clement	2024
22	Rolland Pillain I	1992	Delalande—Chalamel	1848
23	Rolland Pillain II	1992	Sire—de Marguenat	1848
32	Bignan I	1979	Martin—Matthys	1844
49	Chenard et Walcker I	1095	Senechal—Locqueneux	1554

Finał „Pierwszej Nagrody Dwuletniej“

№	Marka	Litraż cm.³	Nazwiska kierowców	Dystans minim. w klm.
2	Chenard et Walcker III	3945	Lagache - Leonard	2059
4	Lorraine Dietrich I	3446	Stalter—Brisson	2049
5	Lorraine Dietrich II	3446	de Courcelles-Rossignol	2049
33	Bignan II	1979	Springuel—Clause	1844
43	S. A. R. A. I	1099	Marandet—Lecureul	1554
50	Chenard et Walcker II	1095	Glaszmann—de Zuniga	1554
53	Aries I	1086	Rigal—Lalaurie	1552
54	Aries II	1086	Gabriel—Delano	1552

„Druga Nagroda Dwuletnia“

№	Marka	Litraż cm.³	Nazwiska kierowców	Dystans minim. w klm.
1	Sizaire Berwick I	4538	de Francony—Dupont	2070
2	Chenard et Walcker III	3945	Lagarche—Leonard	2059
3	Chenard et Walcker IV	3945	Pisart—Eloy	2059
4	Lorraine Dietrich I	3446	Stalter—Brisson	2049
5	Lorraine Dietrich II	3446	de Courcelles-Rossignol	2049
6	Lorraine Dietrich III	3446	Saint Paul—Bloch	2049
7	Chrysler Six I	—	Stoffel—Desvaux	2045
8	Chrysler Six II	—	—	2045
10	Bentley II	2995	Moir—Bengalfield	2024
11	Aries III	2957	Wagner—Flohot	2020
12	Aries IV	2957	Duray—Laly	2020
13	Diatto III	—	Lecot—Renaud	2019
14	Diatto IV	—	Rubilit—Vesprini	2019
15	Sunbeam I	—	Seagrave—Duller	—
16	Sunbeam II	—	Chassagne—Davis	—
17	Ford-Montier I	2917	Montier Ourion	2014
18	Ravel I	—	Vandenbossche-Smeet	1958
19	Ravel II	—	Guilbert—Delhuvenne	1958
20	Diatto I	—	Dolle—Giroux	1848
21	Diatto II	—	Garcia—Botto	1848
24	Rolland Pilain III	1992	Stremher—Gaudin	1848
25	Omega Six I	1991	Boune—Marguerite	1847
26	Omega Six II	1991	Clement—Coty	1847
27	Omega Six III	1991	Boyriven—Sabipa	1847
28	O. M. I	—	Minoia—Coffani	1851
29	O. M. II	—	T. Danieli—M. Danieli	1851
30	O. M. III	—	Foresti—Vassiaux	1851
31	A. C. I	—	Bruce—Joyce	—
32	Bignan I	1979	Martini—Matthys	1844
33	Bignan II	1979	Springuel—Clause	1844
34	G. M. I	1496	Gendron—Bossoutrout	1699
35	G. M. II	1496	Drancè—Michelot	1699
36	Talbot I	1496	Bourlier—Moriceau	1699
37	Talbot II	1496	Ledu—Auclair	1699
38	E. H. P. I	1496	M. Benoist—Dorè	1699
39	E. H. P. II	1496	d'Aulan—Dely	1699
40	Corre la Licorne I	1481	Colon—Valon	1692
41	Corre la Licorne II	1481	Balaud—Doutrebaude	1692
42	Corre la Licorne III	1481	M. i R. Lestienne	1692
43	S. A. R. A. I	1099	Marandet—Lecureul	1554
44	S. A. R. A. II	1099	Erb—Mottet	1554
45	S. A. R. A. III	1099	Segovia—Duval	1554
46	D. F. P. I	1099	Colas—Moraine	1554
47	D. F. P. II	1099	Lacharnay—Milliez	1554
48	D. F. P. III	1099	Porporato—Aubrinere	1554
49	Chenard et Walcker I	1095	Senechal—Locqueneux	1554
50	Chenard et Walcker II	1095	Glaszmann—de Zuniga	1554
51	Amilcar I	—	Morel —Mestivier	1552
52	Majola I	1087	Majola—Cassellini	1552
53	Aries I	1086	Rigal—Lalaurie	1552
54	Aries II	1086	Gabriel—Delano	1552
55	Austin I	—	Samuelson—England	—

W tegorocznym konkursie zastosowano po raz pierwszy handicap zawodników, co, szczególniej ze względu na rozgrywki decydujące było bardzo wskazane. Do finałów dopuszczono zarówno silne jak i słabe maszyny, a zatem szanse nie byłyby równe. Słabe samochody nie przebyłyby tak wielkich przestrzeni, jak samochody silne, a zatem nie otrzymałyby nagród. Tymczasem handicap wyrównał szanse każdego konkurenta, tak że samochód słaby, który przebył dużą odległość w stosunku do swej pojemności, mógł być klasyfikowany przed samochodem silnym, który przebył dystans większy, jednak nie odpowiadający jego litrażowi. Naprzykład samochód pojemności cylindrów 1100 cm.³, który przebył 1800 klm., zajął miejsce przed samochodem trzylitrowym z dystansem 2100 klm. Handicap ten pozwolił firmie Chenard et Walcker na piękny gest sportowy; oto zamiast dwóch maszyn dwulitrowych, dopuszczonych do finału, firma ta dała na konkurs dwa samochody 1100 cm.³, które zajęły pierwsze miejsca w klasyfikacji ogólnej, jak to później zobaczymy.

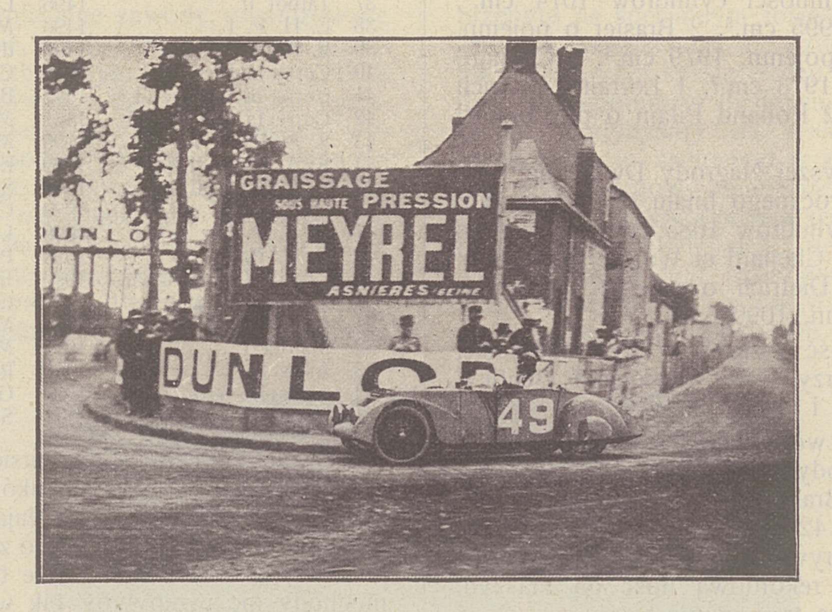
Przed startem konkursu wycofano sześć samochodów, a mianowicie, z nieznanych bliżej przyczyn, 3 wozy Omega Six, A. C. № 31 i Chrysler Six № 8, oraz z powodu tragicznego wypadku samochód Ravel № 19. Wypadek miał przebieg następujący: młody kierowca Guilbert, który miał po raz pierwszy prowadzić maszynę w konkursie, wpadł w całym pędzie podczas ostatniego treningu na samochód ciężarowy. Skutki zderzenia dla samochodu Ravel były straszne. Cały przód maszyny uległ rozbiciu, a z pod szczątków wydobyto kierowcę z połamanemi nogami, pękniętą czaszką i okropnie poranionego. Guilbert przewieziony został w stanie bardzo ciężkim do szpitala, gdzie zmarł trzeciego dnia nad ranem.

20 czerwca, o godzinie 4 po południu, wystartowało zatem 49 samochodów, na ciężką podróż dwudziestoczterogodzinną po zamkniętym torze szosowym, o długości okrążenia 17 klm. 260 m. Ażeby być dopuszczonym do klasyfikacji ogólnej musiał każdy konkurent przebyć przynajmniej wyznaczoną, w zależności od kategorji, minimalną przestrzeń. Każdy wóz prowadziło na zmianę dwóch kierowców, przyczem każdorazowo tylko jeden mógł się na nim znajdować dla kierowania i ewentualnych reperacji.

Po starcie na czele znaleźli się natychmiast faworyci konkursu. Pierwsze okrążenie ukończył pierwszy Seagrave na Sunbeamie № 15, robiąc średnio 94 klm./g. Za Seagravem, z różnicą jednej minuty, przeszedł Duff

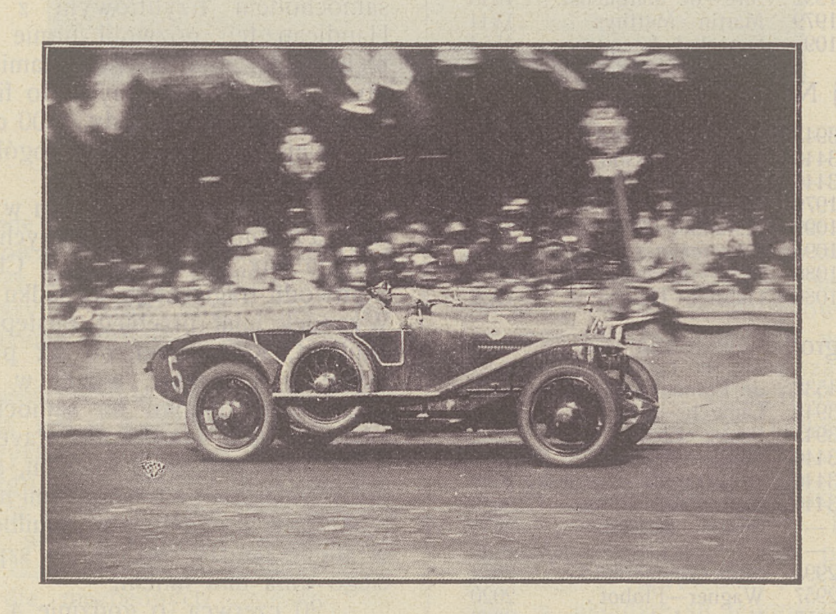
na drugiej angielskiej maszynie, Bentley № 9. Seagrave przebył pierwszy i drugie okrążenie, podwyższając szybkość do 105 klm./g. Ale powoli maszyny francuskie odbierają angielskim pierwszeństwo. O godzinie 7 wieczorem na czele jest czterolitrowy Chenard et Walcker № 2, za którym idzie Lorraine Dietrich № 4, a dalej dopiero anglicy: Bentley № 9 i Sunbeam № 15.

Około godziny 8-ej odpada pierwsza maszyna, Amilcar № 51, niestety znów w tragicznych okolicznościach. Skutkiem pęknięcia tylnej opony samochód wywrócił się do rowu, przygniatając kierowcę, Mestiviera, który poniósł śmierć na miejscu. Zmarły należał do grona najwybitniejszych kierowców francuskich. Pracował oddawna w firmie Amilcar, gdzie był kierownikiem działu wyścigowego; sam też brał często udział w zawodach, odnosząc wielokrotne zwycięstwa na małych Amilcarach, w prowadzeniu których był prawdziwym mistrzem. Wkrótce później wycofuje się z konkursu Bentley № 10 ze zrujnowanym skutkiem zderzenia przodem. Dalej odchodzi cyclecar Austin № 55, któremu kamień rozbił chłodnicę i wreszcie Majola № 52 oraz oba małe Ariesy № 53 i 54.



Rys. 256. Senechal na Chenard na zakręcie w Pontlieu. *Fot. Meurisse.*

Z zapadnięciem nocy powódź światła elektrycznego objęła trybuny; zapaliły swe reflektory i współzawodniczące maszyny. O północy głośniki obwieściły sensacyjne wiadomości: zupełny pogrom faworytów. Na czele konkursu idzie samochód Lorraine Dietrich № 5, który w ciągu 8 godzin zrobił 43 okrążenia, za nim dwulitrowy Bignan № 33 i Sunbeam № 16 (42 okr.), potem Lorraine Dietrich № 4 (41 okr.), a dalej Diatto № 14, O. M. № 29, O. M. № 30, Bignan № 32, Talbot № 37, Chenard et Walcker № 50, Rolland Pilain № 23, Aries № 11 i t. d. — Przez następne cztery godziny wycofują się: Sizaire Berwick № 1, Chenard et Walcker № 3, Lorraine Dietrich № 6, Sunbeam № 15, S. A. R. A. № 43 i D. F. P. № 48. O czwartej rano, czyli w połowie konkursu, na czele idzie nadal Lorraine Dietrich № 5, który przebył 65 okrążeń. Na drugiem miejscu znajduje się Lorraine Dietrich № 4 (63 okrążenia), za nim Sunbeam № 16 (62 okr.) i dalej w większym odstępie Talbot № 37 i Chenard et Walcker № 49 (59 okr.), Bentley № 9, O. M. № 29 i O. M. № 30 (58 okr.) i t. d. — O 6-ej rano Lorraine Dietrich № 5 jest nadal na czele, po przebyciu 75 okrążeń; dalej idą: Sunbeam № 16 i O. M. № 29.


Rys. 257. Rossignol na Lorraine-Dietrich bije rekord konkursu. *Fot. Meurisse.*

O 9-ej rano 28 maszyn pozostaje tylko na torze— wycofują się: Bignan № 32 i S. A. R. A. № 45.

O 11-ej przed południem odpadają ostatecznie byli faworyci: Chenard et Walcker № 2 i Bentley № 9. Komisja sędziów wyeliminowała z konkursu samochód D. F. P. № 47 za nieosiągnięcie w ciągu 18-tu godzin przepisanego minimalnego dystansu. Na torze pozostaje zatem tylko 25 maszyn.

O 2-ej po poł. na czele idzie w dalszym ciągu Lorraine Dietrich № 5, który przebył 119 okrążeń. O 6 okrążeń w tyle znajdują się: Lorraine Dietrich № 4 i Sunbeam № 16; 109 okrążeń zrobili: Aries № 11, O. M. № 29 i O. M. № 30. Odpada O. M. № 28, skutkiem popsucia jednego z łożysk kulkowych i Rolland Pilain № 24. Talbot № 37 zostaje zdyskwalifikowany za przekroczenie regulaminu konkursu.

Zbliża się koniec konkursu. Odpada ostatnia maszyna, Diatto № 13, skutkiem czego tylko 20 wozów dochodzi do końca. O godzinie czwartej komisarze zatrzymują maszyny. Samochód Lorraine Dietrich № 5, który od przeszło szesnastu godzin znajdował się na czele konkurentów, przebył największy dystans 2232 klm. 932 mtr., co stanowi rekord światowy 24-godzinnej jazdy szosowej. Dalsze miejsca zajęli:

2. Sunbeam № 16 — 2161 klm.; 3. Lorraine Dietrich № 4 — 2149 klm.; 4. O. M. № 29 — 2080 klm.; 5. O. M. № 30 — 2080 klm.; 6. Aries № 11 — 2055 klm.; 7. Chrysler Six № 7 — 2032 klm.; 8. Rolland Pilain № 23 — 2020 klm.; 9. Diatto № 14 — 1916 klm.; 10. Corre la Licorne № 41 — 1908 klm.; 11. Corre la Licorne № 42 — 1889 klm.; 12. Chenard et Walcker № 50 — 1882 klm.; 13. Diatto № 21 — 1881 klm.; 14. Bignan № 33 — 1878 klm.; 15. Chenard et Walcker № 49 — 1813 klm.; 16. Ravel № 18 — 1799 klm.; 17. E. H. P. № 39 — 1787 klm.; 18. G. M. № 35 — 1741 klm.; 19. Rolland Pilain № 22 — 1713 klm.; 20. S. A. R. A. № 44 — 1620 klm. — Nie wszystkie maszyny, które ukończyły konkurs, zakwalifikowano

do nagród lub następnych zawodów. Cztery samochody nie przebyły wyznaczonych minimalnych dystansów i nie były wcale klasyfikowane. Są to: Chrysler Six № 7, Diatto № 14, Ravel № 18 i Rolland Pilain № 22.

Klasyfikacja ostateczna „Pierwszej Nagrody Trzyletniej“ wypadła następująco:

1. Chenard et Walcker (Senechal — Loqueneux) — 1813 klm. 240 mtr.
2. Rolland Pilain (Sire — de Marguenat) — 2020 klm. 314 mtr.
3. Lorraine Dietrich (Stalter—Brisson)—2149 klm. 488 mtr.

Wynik „Pierwszej Nagrody Dwuletniej“ ustanowiono jak następuje:

1. Chenard et Walcker (Glaszmann—de Zuniga)—1882 klm. 900 mtr.
2. Lorraine Dietrich (de Courcelles Rossignol)—2232 klm. 932 mtr.
3. Lorraine Dietrich (Stalter—Brisson)—2149 klm. 488 mtr.
4. Bignan (Springuel—Clause)—1864 klm. 296 mtr.

Obie nagrody firmy Rudge Whitworth zostały zatem zdobyte przez sam. Chenard et Walcker. Jest to zwycięstwo najzupełniej zasłużone, jeśli zważymy na piękne wyniki Chenardów w konkursach lat ubiegłych i na niewielką pojemność zwycięskich maszyn. Podwozia samochodów Chenard et Walcker zostały zaopatrzone w tym roku w specjalnie profilowane karoserje, stawiające mały opór powietrzu. Jak widzimy, przyczyniły się one bezwątpienia do świetnego wyniku małych Chenardów.

Bezwzględny zwycięzca konkursu, Lorraine Dietrich, okazał wytrzymałość i regularność prawdziwie zdumiewającą. Przez trzy czwarte biegu szedł ten samochód na pierwszem miejscu, ze stałą szybkością przeszło 93 klm/g. Drugi Lorraine Dietrich skończył konkurs na dobrem trzeciem miejscu.

Samochody angielskie miały strasznego pecha. Oba Bentleye, które w latach poprzednich osiągnęły dobre wyniki, w tym roku wcale konkursu nie skończyły. Sunbeam № 15, który pod wytrawnemi rękami Seagrava i Dullera doskonale zaczął konkurs, musiał się wycofać z powodu popsucia sprzęgła. Z pięciu startujących maszyn angielskich jedna tylko doszła do celu, coprawda na zupełnie dobrem miejscu.

Podkreślić zato należy niezwykle wybitny wynik dwulitrowych samochodów włoskich O. M., które przez cały czas konkursu wykazywały doskonałą regularność i skończyły bieg przed samochodami większej pojemności, z szybkością średnią prawie 87 klm/g.

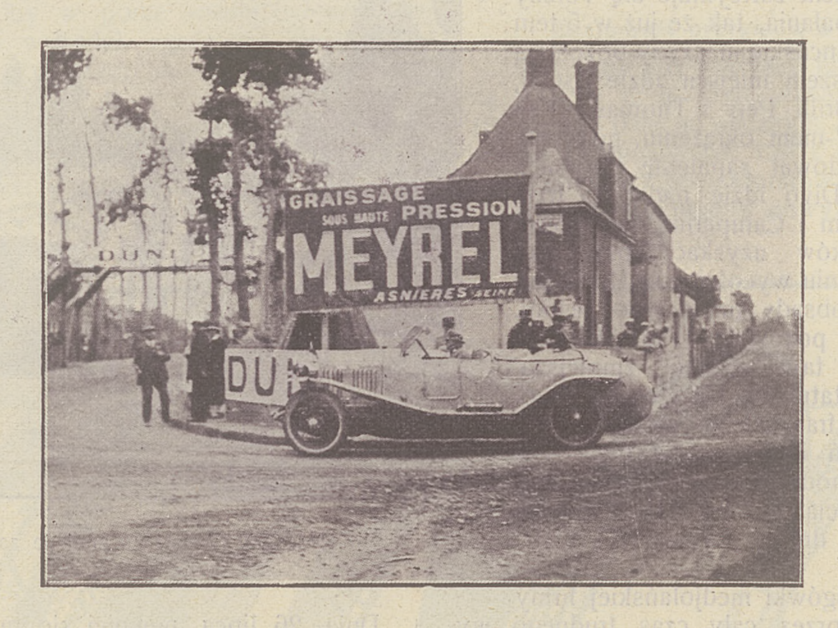
Z maszyn półtoralitrowych największą sprawność wykazała obsada firmy Corre la Licorne, której dwa wozy, po bardzo regularnym biegu, zajęły dziesiąte i jedenaste miejsce.

Amerykański Chrysler Six zapowiadał się na treningu bardzo obiecująco, w konkursie jednak prześladował go pech. Wielka ilość niegroźnych i nie wynikających z winy samochodu lub kierowcy wypadków oraz złe zrozumienie sygnałów przez kierowcę Desvauxa, tak opóźniły jego bieg, że ten szybki i doskonale prowadzony wóz nie przebył wyznaczonego minimalnego dystansu.

Z innych marek dość dobre wyniki osiągnęły, po raz pierwszy startujące w konkursie wytrzymałości, małe samochody G. M. i E. H. P., oraz znana z poprzednich konkursów S. A. R. A., o silniku chłodzonym powietrzem.

Pozostałe samochody nie osiągnęły rezultatów zadawalniających.

Mak.



Rys. 258. Aries na zakręcie w Pontlieu.

Fot. Meurisse.

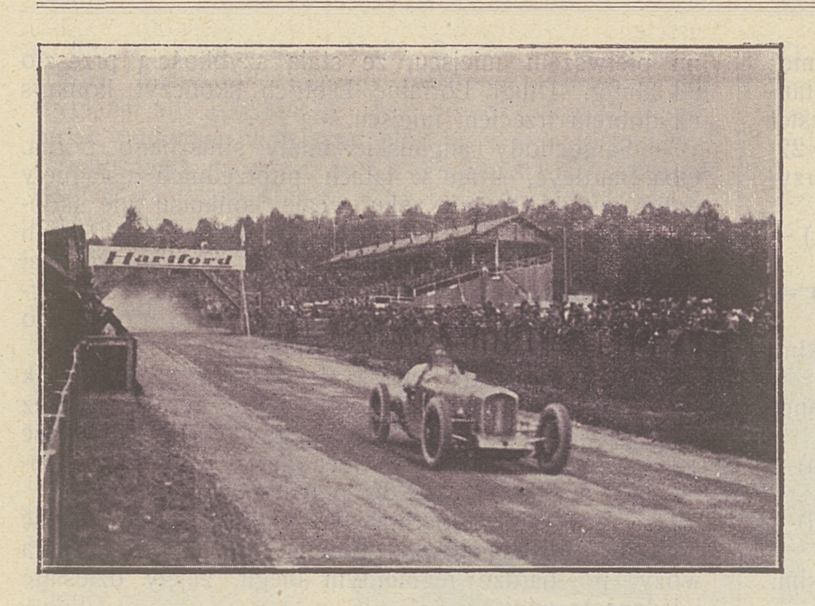
Wielka Nagroda Europy

WŁOSI wygrali po raz trzeci Wielką Nagrodę Europy! To zwycięstwo, pasujące włochów na mistrzów automobilizmu europejskiego i kwalifikujące ich zarazem na jedno z pierwszych miejsc w mistrzostwie świata, wzbudziło niebywały entuzjazm w słonecznej Italji od Lombardji aż po Sycylję. Włosi wygrali po raz trzeci... Ach! czemuż się zresztą dziwić? Wszak niezwyciężone Alfy prowadzili Ascari i Campari. Ci kierowcy, na wyjątkowo świetnie pracujących w tym dniu maszynach, nie mogli byli przegrać.

W każdym razie francuzi dość kwaśno i chłodno przyjęli rezultat wyścigu w Spa. Spodziewali się oni, że w tym meczu dwóch ambicji narodowych i dwóch pierwszorzędnych marek świata zrewanżują się za swą zeszłoroczną porażkę w Lyonie, lub przynajmniej tak, jak i tam, z honorem wyjdą z wyścigów. Tymczasem wynik wyścigów w Spa bardzo smutnie wypadł dla barw francuskich: ani jedna z pięknych 12-cylindrówek Delage nie ukończyła biegu.

Trzeci wyścig o Wielką Nagrodę Europy został zorganizowany przez Królewski Automobilklub Belgji i odbył się w dniu 28 czerwca na bajecznie przygotowanym, szosowym torze w Francorchamps, koło Spa. Po wycofaniu nieprzygotowanych odpowiednio do konkurencji samochodów Guyot Spécial i Sunbeam, do startu stanęło zaledwie 7 wozów: 3 Alfa Romeo i 4 Delage. Kierowcami ze strony włoskiej byli: Ascari, Campari i Brilli Peri, a ze strony francuskiej: Divo, Thomas, Benoist i Torchy. Konkurenci przebyć mieli 54 okrążenia toru, co dawało ogromny dystans 805 kilometrów 356 metrów.

Samochody włoskie natychmiast po starcie zaczynają prowadzić bieg. Wyjątkowy pech francuzów występuje już w 2-giem okrążeniu: Robert Benoist po



Rys. 259. Divo na Delage przed trybunami. *Fot. Meurisse.*

kilkunastu minutach jazdy rozbija zbiornik i wycofuje się. Wkrótce potem zatrzymuje się Torchy z powodu zepsucia zapalania, tak że już w 5-tem okrążeniu dwie tylko francuskie maszyny pozostają w wyścigu. Na pierwszem miejscu idzie Ascari, dalej Campari, Divo, Brilli Peri i Thomas. Ten ostatni odpada już w 7-mem okrążeniu, gdyż nawrót wydyszyn spowodował zapalenie i wybuch benzyny z zbiorniku. Divo idzie nadal na trzeciem miejscu za Ascarim i Camparim, nie mogąc mimo wielkich wysiłków uzyskać lepszej pozycji. W 30-tem okrążeniu wycofuje się Brilli Peri z powodu pęknięcia obsady przedniego resoru. Z 7 miu samochodów pozostaje tylko 3! Lecz w okrążeniu 33-ciem i ta liczba się zmniejsza. Psuje się zapalanie ostatniemu Delagowi i Divo, cała nadzieja obsady francuskiej, wycofuje się. Odtąd przez 21 okrążeń idą samotnie dwie Alfy i Ascari pierwszy przychodzi do celu w czasie 6 g. 42 m. 57 s. z szybkością średnią 119 klmetrów 919 m/g. Campari zajął drugie miejsce w 7 godz. 4 m. 55 s.

Dwie nowe wyścigówki medjolańskiej firmy wspaniale pracowały przez cały czas trudnego wyścigu. Obie wykazały niesłychaną regularność, prowadząc bieg bez zmiany od początku do końca i nie dopuszczając wcale do głosu pozostałych samochodów. Zarówno Ascari, jak i Campari ani razu nie byli zmuszeni do reparacji swych świetnych wozów. Obaj oni zatrzymywali się zaledwie po trzy razy przez cały czas biegu dla odnowienia zapasu benzyny, przyczem Campari regulował tylko podczas tych przymusowych postojów hamulce i amortyzatory. Trzeci samochód Alfa Romeo zgóry miał przeznaczoną przegraną, gdyż był to wóz zeszłorocznej konstrukcji, który wielokrotnie już brał udział w wyścigach, a ostatnio służył w fabryce do prób i doświadczeń i był skutkiem tego bardzo zużyty. W rękach tak dobrego kierowcy, jak Brilli Peri, miała i ta maszyna kilka dobrych momentów.

Co do samochodów Delage, to sami francuzi przyznają, że poziom ich obsady był wyjątkowo marny i że na treningach zapowiadała się ona znacznie lepiej. Trudno jednak odmienić to, co się stało. Pocieszają się więc tylko francuzi nadzieją rewanżu w Wielkiej Nagrodzie Francji.



Rys. 260. Ascari na punkcie zaopatrzenia. *Fot. Meurisse.*

Dnia 26 lipca pewniej się może czuć będą w swej ojczyźnie, na własnym torze —w Monthlery.

Mak.

BACZNOŚĆ AUTOMOBILIŚCI!

Urzędowe

OKÓLNIK WOJEWODY KIELECKIEGO

Do Wydziałów powiatowych i miast wydzielonych w województwie kieleckiem.

Zapory rogatkowe przed wjazdem do miast.

Opłaty miejskie od samochodów w miastach niewydzielonych.

Istniejące w wielu jeszcze miejscowościach rogatki (zapory) mytnicze utrudniają w znacznym stopniu ruch komunikacyjny po drogach publicznych i są nierzadko powodem nieszczęśliwych wypadków dla podróżujących. Wypadki te spowodowane są zazwyczaj zamknięciem i nieoświetleniem tych zapór w porze nocnej lub też nagłem zamknięciem zapory w dzień tuż przed nadjeżdżającym samochodem, względnie zwykłym wozem. Poza tem zdarzają się często wypadki, że przejeżdżający nocą dłuższy czas muszą wyczekiwać zanim rogatkowy obudzi się i otworzy zaporę. Stosunki takie przy wzmożonym obecnie ruchu automobilowym na drogach publicznych nie mogą być nadal utrzymane.

Celem zatem ułatwienia komunikacji, a zarazem wykluczenia na przyszłość zdarzania się nieszczęśliwych wypadków, polecam Wydziałom powiatowym i Magistratom miast wydzielonych zniesienia w terminie do dnia 1-go lipca 1925 r. zasadniczo wszelkich zapór na drogach publicznych (mytniczych, kopytko-

wych i t. p.). Zatrzymywanie wszelkich pojazdów, celem ściągnięcia opłat drogowych winno odbywać się w sposób praktykowany już w niektórych miastach tutejszego województwa, przez dawanie znaków ostrzegawczych czerwoną chorągiewką i przez stałe ustawienie z prawej strony drogi tarczy czerwonej z obu stron miejsca poboru opłat na odległość około 100 m. b. Niereagujących na te znaki należy pociągać do odpowiedzialności i kary, co u przejeżdżających samochodów da się łatwo uskutecznić przez zanotowanie znajdującego się z tyłu (a także z przodu) wozu znaku rejestracyjnego i doniesienia o tem do Urzędu wojewódzkiego.

Jeżeliby zachodziła nieunikniona potrzeba zamykania w porze nocnej zapory mytniczej, to wtedy zapora ta winna być w ten sposób skonstruowana i pobudowana, by przy otwartej zaporze na całej szerokości jezdni była wolna wysokość dostateczna dla przepuszczenia autobusów, względnie wozów naładowanych do dozwolonej normy.

Zapory takie winny być pomalowane na biały kolor i dobrze w nocy oświetlone.

Miejsca poboru opłat drogowych (kopytkowych) winny być nocną porą oświetlone czerwonem światłem, przyczem urządzenie świetlne winno dawać pewną gwarancję należytego funkcjonowania. Niezależnie od tego należy wymagać, by w porze nocnej był ustawiony stały dozór, na wypadek zgaśnięcia światła, względnie szybkiego przepuszczenia jadących podróżnych.

Ponieważ niektóre samochody prywatne dla uniknięcia opłat miejskich i drogowych podszywają się pod samochody rządowe, dla niedopuszczenia przeto na przyszłość do tego rodzaju nadużyć, zarządzam co następuje: na oświadczenie kierowcy (szofera), względnie osób jadących, że samochód jest rządowy, winien poborca opłat zapisać numer rejestracyjny wozu, lub też—o ile jest niepiśmienny—zażądać od jadących wpisania tego numeru na przygotowanej przez siebie kartce. Spis tych numerów (a przedewszystkiem numerów podejrzanych samochodów) należy od czasu do czasu przedkładać Urzędowi wojewódzkiemu celem sprawdzenia prawdziwych właścicieli i ewentualnego pociągnięcia ich do odpowiedzialności.

Podając powyższe do wiadomości i do zastosowania się, oczekuję w najbliższej przyszłości polepszenia się obecnych stosunków przy przejazdach przez miejsca opłat na drogach publicznych.

Ponieważ opłaty miejskie od samochodów różnią się dosyć znacznie w poszczególnych miastach niewydzielonych, polecam przeto Wydziałom powiatowym przedłożyć mi w możliwie krótkim terminie czasu wykaz opłat miejskich, wyznaczonych przez Magistraty miast niewydzielonych za przejazd wszelkiego rodzaju pojazdów.

W o j e w o d a
(—) *Manteuffel*

Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej m. st. Warszawy z dn. 18 czerwca 1925 roku.

Znajomość przepisów o ruchu kołowym.

Polecam, aby wszyscy funkcjonarjusze P. P. do dnia 1 lipca r. b. byli jaknajdokładniej obznajmieni z przepisami o ruchu ulicznym, pomieszczonemi w p. 5 Rozkazu Dziennego Nr. 126 z dn. 3 b. m.

Kierownicy inspektoratów i komisarjatów dopilnują ścisłego wykonania powyższego zarządzenia.

Raid 1925

3.800 km. w tym 400 km. dróg gruntowych

W ogólnej klasyfikacji:

1-szy Ch. Bettaque — AUSTRO-DAIMLER ADM
2-gi H. Liefeldt — AUSTRO-DAIMLER „
4-ty E. Dzierliński — CITROËN 10 HP.

BEZ PUNKTÓW KARNYCH

1923 — 1924 — 1925

AVSTRO



Warszawa, Wierzbowa 6, róg Trębackiej

FILJE: LWÓW, KRAKÓW, POZNAŃ, KATOWICE, GDAŃSK

Problem ruchu ulicznego w Warszawie

(Ciąg dalszy).

Tramwaje miejskie.

TRAMWAJE są jednym z działów gospodarki miejskiej, ponieważ jednak w ruchu ulicznym grają one dziś rolę dominującą, poświęcimy im przeto oddzielnie nieco więcej miejsca.

Zbiorowy przewóz publiczności gra bezwątpienia w życiu każdego miasta rolę pierwszorzędną. Wielkiego znaczenia tramwajów nikt negować nie może, jednak — w imię swobody poruszania się pojazdów indywidualnych — zaprotestować trzeba przeciwko zupełnemu zaanektowaniu ulic przez tramwaje. Tramwaje powstały u nas w epoce, gdy ruch uliczny był jeszcze dosyć słaby i wtedy mogły one, nie przeszkadzając nikomu, rozbudowywać się według swojej fantazji. Dziś jednakże tramwaj podporządkowanym być musi, ogólnym dla wszystkich pojazdów, przepisom ruchu, a w tych miejscach, gdzie do przepisów tych dostosować się on nie może, tam powinien ustąpić miejsca innym nowoczesnym środkom masowego przewozu — autobusom przedewszystkiem.

Przeludnienie miasta wywołało niesłychany wzrost frekwencji tramwajów. Z chwilą uzyskania stabilizacji walutowej gospodarka tramwajowa została uzdrowioną, a pod umiejętnem i energicznem kierownictwem dział ten gospodarki miejskiej począł się rozrastać i doskonalić, przystosowując do nowych warunków życia wielkomiejskiego. Sieć tramwajowa szybko się powiększa, docierając do oddalonych przedmieść i miejscowości podmiejskich, a jednocześnie wzrasta ilościowo tabor ich. I tu właśnie tkwi źródło całego zła. Ponieważ rolą tramwajów jest transport publiczności z peryferji ku centrum miasta i odwrotnie, to z powstaniem nowych linji wzrasta ciągle ilość wagonów w ruchu na linjach śróddzielnicowych. Ze stałem zwiększaniem się frekwencji linje śróddzielnicowe muszą być również coraz intensywniej obsługiwane i stąd wynika konieczność ciągłego powiększania taboru w stosunku do ilości kilometrów. Wskutek tego powstaje zbyt intensywny ruch na niektórych linjach w śródmieściu, np. na Marszałkowskiej, Nowym Zjeździe, Nowo-Senatorskiej, Nowym Świecie i t. d. W niektórych godzinach nieprzerwane sznury wagonów tramwajowych stają się prawdziwą przeszkodą w ruchu ulicznym, tembardziej wobec małej szerokości ulic. Trochę dłuższe zatrzymanie jednego wagonu na przystanku unieruchamia kilkanaście wagonów za nim, a łącznie z tem i cały ruch uliczny. Zbyt częste przystanki zmniejszają tempo ruchu ulicznego, wskutek czego ulica szybko ulega zapchaniu. Rozporządzenie o zatrzymywaniu się innych pojazdów przy przystankach tramwajowych dla przepuszczenia do wagonów publiczności, z założenia słuszne, w praktyce, przy zbyt gęstym ruchu tramwajowym, wywołuje ciągłe zatory i zderzenia pojazdów, które wpadają na siebie. Tworzenie długich pociągów tramwajowych z 2 i 3 wagonów nietylko powiększa w tych warunkach wszystkie te trudności, ale stanowi poważne niebezpieczeństwo. Przy przepuszczaniu bowiem wsiadającej do wagonów publiczności, kilkadziesiąt metrów z długości ulicy musi być przez inne pojazdy opróżnione i te ostatnie skupiają się wtedy na pozostałej przestrzeni. Obecnie na ulicy Marszałkowskiej, np. w godzinach popołudniowych, jednocześnie prawie wszystkie przystanki są zajęte stojącymi tramwajami. Daje to w sumie przy dwuwagonowych tylko zespołach długości 25 m. przy 12-tu przystankach — 300 metrów długości ulicy nieczynnych w danej chwili jako arterja przejazdowa. Stanowi to około 15% całkowitej długości ulicy Marszałkowskiej, co musi wywoływać na tej ulicy spore zamieszanie. Kilkuwagonowe zespoły pozatem na zakrętach unieruchomiają ruch uliczny znacznie dłużej, niż jeden wagon i wywołują w tych właśnie najniebezpieczniejszych punktach gwałtowne skupianie się pojazdów.

Tak więc przystosowywanie się tramwajów do wzmożonego tempa życia przeludnionej stolicy, co z punktu widzenia zaspokojenia potrzeb ubogiej ludności jest pochwały godnem, wywołuje nieznośne przeciążenie ruchem ulic śróddzielnicowych. Z położenia tego, chcąc utrzymać tramwaje jako powszechny środek transportowy, wyjścia niema. Tabor stale musi się rozrastać, a z nim gęstość ruchu i długość zespołów tramwajowych. Jedynym radykalnym środkiem, stosowanym obecnie powszechnie w wielkich stolicach Zachodu, — to usunięcie kompletne tramwajów ze śródmieścia i zastąpienie ich przez kolej podziemną i autobusy. Pomimo sarkastycznych uwag nad dawno już istniejącym w Warszawie projektem kolei podziemnej, kolej taka powstać musi, gdyż należy ona już obecnie do jednej z najpilniejszych potrzeb Warszawy. Zwłaszcza linje północ — południe, mające połączyć dwie oddzielone, jak wykazaliśmy, od siebie dzielnice miasta, będą dobrodziejstwem dla Warszawy, gdyż odciążą w wielkim stopniu nietylko ruch kołowy, ale i pieszy, który w niektórych godzinach przybiera na głównych ulicach nieprawdopodobną i niewidzianą gdzieindziej gęstość. Zanim kolej podziemna będzie mogła być uruchomioną, tramwaje w śródmieściu muszą być zastąpione przez autobusy. Jednakże na stałe te ostatnie nie mogą również być utrzymane, gdyż dla zaspokojenia potrzeb przeludnionego miasta ilość ich będzie musiała szybko wzrastać i staną się one z kolei taką samą przeszkodą w ruchu ulicznym, jak obecnie tramwaje.

Tramwaje więc pozostaną jako popularny środek komunikacyjny przedmieść ze śródmieściem, u granic którego kończyć się będą musiały. Tu jednak należy uczynić następujące zastrzeżenie. Niedopuszczalnem jest, aby tramwaje, tak przeprowadzone, tamowały swobodny dojazd do miasta. Stawianie pośrodku jezdni ulic i dróg dojazdowych szeregu słupów, tamujących kompletnie ruch i przedstawiających podczas ślizgawicy duże niebezpieczeństwo, jest niedopuszczalne. Sprawę tę poruszaliśmy już w „Aucie“ w specjalnej rubryce, poświęconej wszystkim utrudnieniom ruchu na drogach polskich. Tu dodać muszę, iż żadne względy oszczędnościowe nie mogą być już przytaczane, gdyż tramwaje są doskonale administrowanym działem gospodarki miejskiej i przynoszą bardzo pokaźne dochody. Obecnie tramwaje pozwolić sobie mogą na drugi rząd słupów, umieszczonych po bokach jezdni, a jeszcze lepiej sprawęby rozwiązały, jeśliby na ulicach i drogach, na których to jest możliwem, przeprowadziły swe własne linje po bankietach lub za rowami. Nie niszczyłyby one wtedy haniebnych bruków magistrackich. Do czego prowadzi nieodpowiednio zbudowana linja tramwajowa, tego dowodem ulica Wolska. Nietylko bezsensowne słupy pośrodku jezdni tamują kompletnie ożywiony na tej drodze ruch, ale i bruk wzdłuż szyn tramwajowych przedstawia już obecnie, po pół roku, obraz nędzy i rozpaczy. Rekordową jest



Rys. 261. Empacher na Rochet Schneider, wesoło żegluje na etap. *Fot. Majcherski.*

(Do art. „Ludzie i maszyny“).

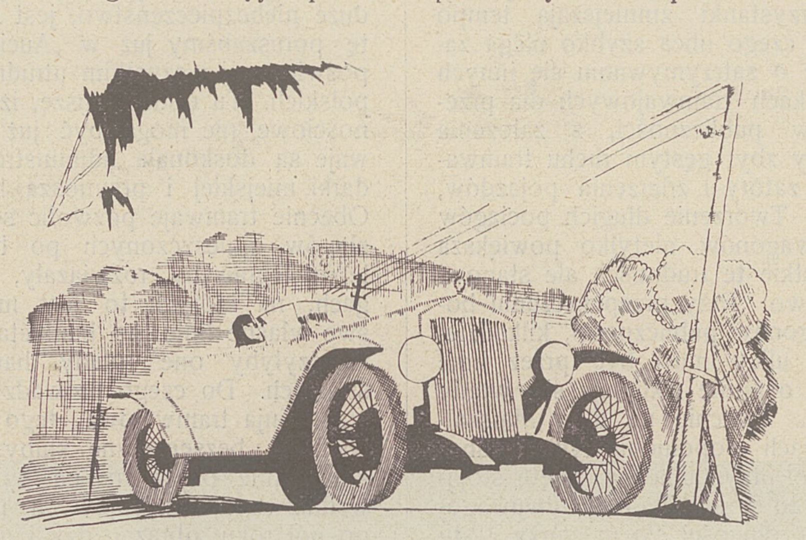
Drugim niemniej niebezpiecznym rogiem jest wylot ulicy Rozbrat na Książęcą. I tu brak przystanku tramwajowego stanowi poważne niebezpieczeństwo dla pojazdów, wyjeżdżających z ulicy Rozbrat, gdyż pędzący z góry tramwaj nie mógłby w razie zderzenia być zahamowanym. W punktach takich konieczne są tablice ostrzegawcze, automatycznie zapalające się w razie zbliżania się tramwaju. Kilka takich tablic zostało przez zarząd tramwajów umieszczonych w niektórych punktach miasta, ale na wielu niebezpiecznych skrzyżowaniach brak ich jeszcze, np. na rogu Miodowej i Senatorskiej, na wszystkich przecznicach Marszałkowskiej i t. d. W wielu punktach przystanki znowu poumieszczane są zbyt blisko skrzyżowania tak, iż stojący na przystanku tramwaj zamyka dostęp pojazdom do bocznej ulicy, naprz. na rogach Świętokrzyskiej, Chmielnej i Nowego Świata, gdzie często pojazdy, jadące od Alei, nie mogą skręcić w Chmielną lub Świętokrzyską, jeśli jednocześnie objeżdżać muszą posterunek policji.

Na zakończenie kwestji tramwajowej dodać jeszcze muszę, iż do tej pory motorniczowie tramwajowi uważają się za zwolnionych od stosowania do ogólnie obowiązujących przepisów jazdy. Oczywiście, cały szereg przepisów, a przedewszystkiem o wymijaniu, zastosowania do nich mieć nie może. Wiele natomiast przepisów podstawowych musi być przez nich ściśle zachowywanych, gdyż tramwaj wskutek swej wielkiej masy w razie zderzenia przedstawia znacznie większe niebezpieczeństwo od innych pojazdów i często bywa przyczyną prawdziwych katastrof. Najczęściej przez naszych motorniczych popełnianym niebezpiecznym błędem jest cofanie się w razie wjechania na nieprawidłową bocznicę, a często też i dla innych powodów. Gwałtowne cofanie się bez zastosowania odpowiednich środków ostrożności i bez żadnych sygnałów powinno być surowo karanem, gdyż przedstawia to wielkie niebezpieczeństwo dla skupionych za stojącym tramwajem pojazdów. Również, mimo wyraźnych przepisów, motorniczowie okazują uparte zamiłowanie do skupiania się w razie przerwania prądu. Nierzadko obserwować można kompletny mur tramwajów, rozdzielających jezdnię na dwie nie mające przejazdu połowy.

(D. c. n.). *Mn.*

poprostu wielkość i głębokość dziur, które utworzyły się wzdłuż szyn, to jest po jedynej możliwej dla jazdy linji. A magistrat w beztrosce swej z flegmą oczekuje kompletnego zniszczenia niedawnej swej pracy.

Ze sprawą powyższą wiąże się jeszcze sprawa przystanków tramwajowych. Są one poumieszczane bardzo często w punktach zupełnie nieodpowiednich. Tu najwięcej w oczy bijącym błędem jest przystanek na ulicy Królewskiej, naprzeciwko wejścia do ogrodu Saskiego. Róg ulicy Królewskiej i Mazowieckiej jest najniebezpieczniejszym bodaj punktem Warszawy, gdyż dwie bardzo ruchliwe arterje krzyżują się tu nie w osi. Ponieważ przystanek tramwajowy jest zbyt oddalony od tego niebezpiecznego narożnika, przeto wszystkie pojazdy, jadąc linją plac Saski — Mazowiecka, biorą podwójny zakręt, w pełnej szybkości uciekając przed pędzącymi tramwajami. Wskutek tego narażoną jest przedewszystkiem przechodząca tłumnie w tem miejscu p i e s z a publiczność, a również i wszelkie pojazdy. Stworzona tu niedawno wysepka roli swej w żaden sposób wypełnić nie może, gdyż umieszczoną jest ona w p u n k c i e, gdzie niebezpieczeństwo już n i e i s t n i e j e, a jest tylko dowodem słabego orjentowania się w warunkach ruchu ulicznego swoich twórców.



P. R. W dniach ostatnich komisja Magistracka wraz z przedstawicielami Urzędu Ruchu Kołowego i Automobilklubu Polski, zdecydowała szereg zmian w dotychczasowym ruchu ulicznym. Niektóre zmiany zostały już w czyn wprowadzone, tak iż uwagi autora niniejszego artykułu odnoszą się do rzeczy już częściowo zmodyfikowanych.

LUDZIE I MASZYNY

(NA MARGINESIE DJARJUSZA V-GO RAIDU).

Arma virumque cano...

I.

KILKAKROTNIE wskazywałem już na to, że istotnem uzasadnieniem naszych Raidów, najgłębszem ich usprawiedliwieniem, jest — poza stroną sportową — prześliczny, barwny, nieco awanturniczy moment turniejowy, utajony w tych przedsięwzięciach, przenikający warczenie motorów, huk akceleracyj, gorączkę surowych „Non stop“ — i fugę heroicznych „Lancés“. Powie mi może ktoś, że to jest poetycki romantyzm?



Rys. 262. Empacher na Rochet Schneider w błotnistej pułapce. *Fot. Majcherski.*

— O, nie!

Wiem wprawdzie równie dobrze, jak i najzimniejszy cynik, że Raidy rodzą się poniekąd z rywalizacji firm, usiłujących sprzedać korzystnie jaknajwiększą ilość maszyn; ale firmy — firmami. Niema firm po starcie! Są tylko ludzie i maszyny, idące na podbój tajemniczego szlaku!

Być może, że przedtem — i potem — działają w świecie walut, czeków, weksli i trat — inne natchnienia. Że konkurenci zakupują całe grosy łyżek i całe stągwie wody, aby... (Już się domyślacie)!

Ginie to wszystko na Raidzie. Przepada bez śladu. Jeżeli Bitschan na drugim etapie wali, jak sto djabłów — huczą chórem Daimlery, Efeny, Lancie, Steyry, Stetysze, Rochet — Schneidery:

— Brawo, Bitschan!

Jeżeli Nowakowski bierze w szenkle swoją ambitną Tatrę i jedzie, jak sam kurjer Lucypera — cieszą się towarzysze:

— Hurra, Nowakowski!

To samo, kiedy Tyszkiewicz rwie z kopyta na Stetyszu, kiedy gazuje Almassy, kiedy ukazuje się niespodzianie kochany Srzednicki, kiedy wyłazi z błocka Empacher, kiedy dojeżdża Hahn, kiedy wali Dzierliński, kiedy olśniewa Liefeldt...

A cóż dopiero, gdy zjawi się personaliter profesor Bettaque, dla którego wszyscy mają podziw najszczerszy!

Oto w czem leży urok wypraw raidowych: w rycerskości.

— — — — — — — — — — — — —

Niewiem, jak tam było z układaniem tegorocznej marszruty. Niewiem, czyją winą (a może zasługą) były te wszystkie biegi z przeszkodami, płoty, mury irlandzkie, skoki w dal z rozbiegu, skoki o tyczce — i nawet o desce...

Ten i ów z raidowiczów zgrzytał w pewnych momentach zębami, jak potępieniec, macał łopatę, łańcuchy, deski, wszelakie drewno i żelaziwo — i odgrażał się jadowicie:

— No, dam ja temu Kauczyńskiemu, jak wrócę do Warszawy!

Towarzyszył takim enuncjacjom rzewny szmer deszczu poleskiego, albo szum ulewy Tarnopolskiej, albo zgrzyt hamulców, wściekających się pod Wiśniowcem...

Ano, jakoś się obeszło.

Widzieliśmy pana inżyniera Kauczyńskiego, generalnego przedstawiciela firmy Cinzano na ziemiach polskich — widzieliśmy Go na bankiecie klubowym, w dniu rozdania nagród... Trącał się kielichem naprawo i nalewo, pił z sześcioma, czteroma i dwoma cylindrami... Nawet go nikt nie skaleczył, Dalibóg!



Rys. 263. Hr. St. Tyszkiewicz i jego mechanicy, czyli jak to pozory często mylą. *Fot. Majcherski.*

Wielka prawda stąd się wyjawia, artykuł pierwszy sportowej ewangelji:

— Przedziwnie smakuje pokonane niebezpieczeństwo!

Mamy więc jeszcze jeden walor raidowy: męstwo.

— — — — — — — — — — — — —

Walorów takich mógłbym naliczyć do tuzina, bo jestem fanatycznym zwolennikiem sportu wogóle, sportu automobilowego w szczególności.

Ale poprzestanę na przytoczonych. Raid się, niestety, skończył. Mógłby mnie jeszcze ktoś posądzić o chęć zdobycia jakiejś plakiety, czy puharu...

Z tego co napisałem, wynika jasno, że niemasz lepszej szkoły koleżeństwa, lepszego ćwiczenia dla mięśni, lepszej kuracji dla nerwów—jak właśnie ćwiczenia raidowe, którym nasza luba narodowa klima dodaje niesłychanie dużo pigmentu:

— Gdzie znajdziemy równe okazje do moknięcia, schnięcia, trzęsienia się, marznięcia, omdlewania na skwarze?

Nigdzie.

Powie mi ktoś może:

— Skóra mi zlazła z nosa!

Odpowiem:

— Konkurs męskiej piękności odbędzie się dopiero w przyszłym roku...

Rys. 264. P. St. Nowakowski bohaterski Taternik.
Fot. Majcherski.

II.

Zuchwały Norweg, Roald Amudsen, wybiera się do Ameryki z cyklem odczytów. Sprzedał też kinom swe śmiertelne zapasy z wichrem Arktycznym.

— — — — — — — — — — — — —

Na standzie tej, lub innej firmy stoi zwycięska maszyna. Zakurzona, zabłocona...

— Handel!

Tak, handel. — I cóż z tego?

Poeci także sprzedają swe poematy. Powie ktoś może, że poeta w chwili tworzenia myśli o mamonie? Nie, prawda? No, więc.

Wysiłki kierowców na ostatnim raidzie godne są ody. Niemniejszą zasługę mają doskonałe maszyny.

— Że ktoś na tem później zarobi? Cóż to nas obchodzi!

— — — — — — —

Z tego punktu widzenia rozpatrujemy ostatni Raid polski, V-ty z kolei, najtrudniejszy i niemający sobie równych w dziejach naszego młodego sportu automobilowego.

III.

Znam kogoś, kto kupił sobie karetkę Forda i pojechał nią do Wilanowa na raki. W tamtą stronę jechał godzinę, z powrotem nieco dłużej, bo się nie chciał trząść po obiedzie.

Opowiadał później mój znajomy rzeczy przedziwne o infernalnej szybkości, z jaką „leciał" i skarżył się na halucynacje, jakich doznawał przez szereg nocy...

Zdawało mu się podobno, że jest Ascarim i że wylatuje na wirażu, razem ze swoim Alfa-Romeo...

Jechałem z Bettaquiem na kilomètre lancé pod Ożarowem, jak na bal. Kiedyśmy minęli „Attention" zrobiło się nam lekko na duszy. Gdyśmy minęli „Start" —mieliśmy już na liczniku 105—a wskazówka wciąż szła w górę. A gdy tachometr olśnił mój wzrok upragnioną cyfrą 130—pomyślałem sobie, że jednak życie jest piękne — i że dobrze bywa czasem wyrwać się z zaklętego koła spraw, trzymających nas na obroży pomiędzy śliczną ulicą Wspólną, a czarownem Lesznem — i pożyć sobie w tempie nieco przyśpieszonem...

To samo mniejwięcej myślałem wprzód, gdy maszyny raidowe, jedna za drugą, zapadały w zaczarowany świat mgieł, zarózowionych brzaskiem — i kiedy z nieopisanej barwy jezior Augustowskich wytopiło się płynne złoto...

I potem także, w obliczu litewskich puszcz, pod jakimś srogiem Zbójskiem, czy pod Nowogródkiem...

I później jeszcze, na Polesiu — i dalej, wśród wołyńskich łąk... W Tatrach... Nad Bałtykiem... — błogosławiłem nasz Raid, nasz sławny V-ty Raid — turniej maszyn i ludzi.



Rys. 265. Krótka historja bez komentarzy...

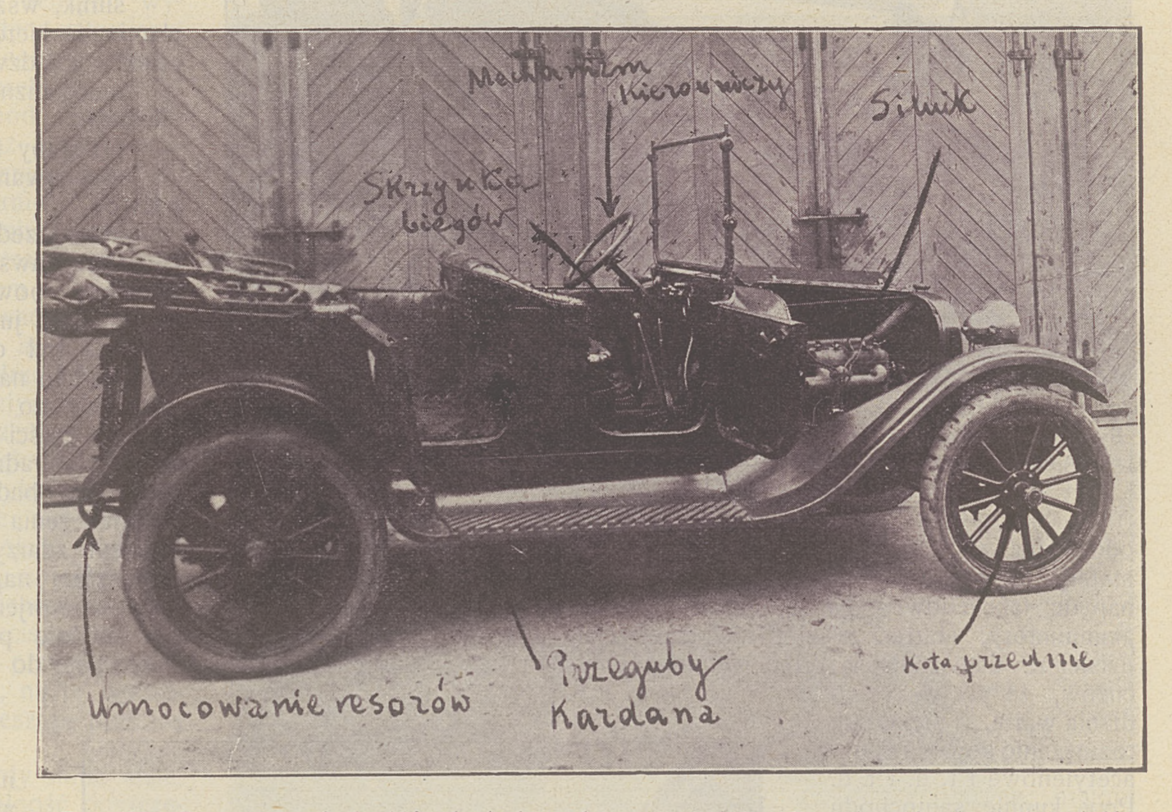
STANISŁAW SZYDELSKI

Sposoby oceny i badania starych samochodów

(Ciąg dalszy)

Dobór samochodu okazyjnego.

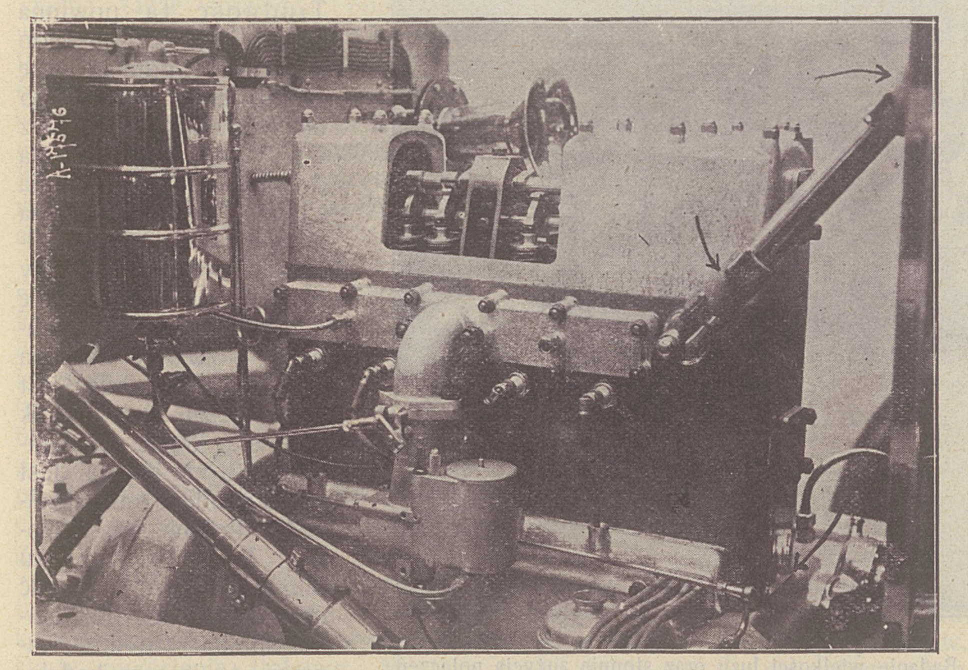
PRZY kupnie samochodu używanego musimy postępować nieco inaczej, jak kupując nowy samochód. Przy kupnie nowego samochodu możemy bardzo dokładnie sprecyzować nasze postulaty. Dostateczny materjał zbierzemy przeglądając katalogi oraz porównując ceny, moc silników, komfort i t. p., tak, że na zasadzie rozmaitych danych dojść możemy do konkluzji, jaki samochód nam odpowiada. Potem pozostaje już tylko poinformować się u zaufania godnych osób, jak dane marki się zachowują, chociaż przestrzegam, że i tu zdania są nieraz zupełnie różne i nieraz samochody najgorszych marek cieszą się w Polsce przez czas jakiś doskonałą opinją dzięki temu, naprzykład, że mają... wygodne siedzenia lub łatwo ustawialną szybę ochronną. Po jakimś czasie dopiero, gdy remont zaczyna za często wybierać złote z kieszeni, opinja się zmienia.



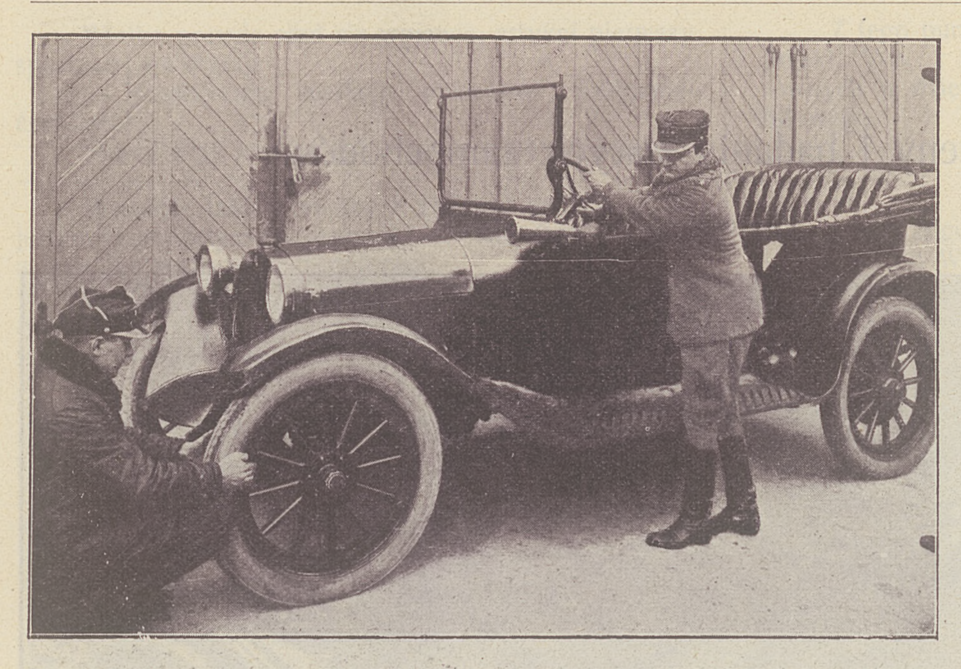
Rys. 267. Organa samochodu, których zbadanie daje nam pogląd na jego stan, utrzymanie i wartość.

Wybierając się po kupno samochodu okazyjnego, trzeba też już zgóry rozejrzeć się w materjale, jaki jest na sprzedaż, i z tego wybrać marki, jakie uważamy za możliwe, oraz typy, jakie nam mogą się nadać. Po ustaleniu tych danych, nie trzeba się trzymać drobnych szczegółów, nie mających wpływu na działanie samochodu, jak np. co do koloru nadwozia, kształtu poduszek i t. p., gdyż w ten sposób można łatwo stracić dobrą okazję do kupna.

Szukając samochodu, należy zwracać się raczej do znanych firm, posiadających warsztaty i sprzedających samochody, tylko po dokładnem zbadaniu tychże. Niestety, do wyliczenia takich firm w Warszawie nie potrzeba nam nawet palców z jednej ręki. Niema u nas ani jednej firmy, któraby solidny handel używanymi samochodami uważała za źródło uczciwego zysku. Więcej jest zaś tej kategorji, które się potem chwalą na stronie, że „sprzedali klientowi samochód używany, w którym brakowało tylko silnika"! W firmach takich sprzedaje się zwykle stare samochody, zaręczając, że stały przez cały czas wojny nieużywane, że dawniej używano znacznie lepszych gatunków stali i budowano znacznie solidniej. Przypuśćmy, że dany klijent trafia na jakiś stary gruchot o napędzie łańcuchowym. Jeżeli niesumienny sprzedawca pozna przypadkiem z jakiegoś



Rys. 268. Po jakimś czasie, gdy silnik idzie, można sprawdzić szczelność poszczególnych części silnika, jak karteru, przewodów wodnych, karburatora i t. p.



Rys. 269. Badanie luzu w kierownicy i połączeniach drążków kierowniczych. (Jedna osoba obraca kierownicą, druga zaś, trzyma koło przednie nogami w ten sposób, by nie mogło ono obracać się).

odezwania się, że kupujący niebardzo jest kuty w tej materji, to wtedy przytoczy cały szereg dobrych stron napędu łańcuchowego, przekona danego klijenta, że akumulatory, starter, oświetlenie elektryczne i t. p. dzisiejsze ulepszenia są tylko głupim wymysłem francuzów, że to wszystko djabła warte, a niema jak rozruszanie korbą, światło acetylenowe i t. d. i t. d. Przy kupnie samochodu nie radzę brać doradców, chyba tylko osoby dobrze znane i fachowe, inne bowiem albo wezmą procent od sprzedającego, albo powiększą tylko niepotrzebnie nasze wątpliwości.

Przypuśćmy, że chcemy kupić samochód i oglądamy jeden z takich, jakie są do sprzedania, i zewnętrznie karoserja nam się podoba, moc silnika jest wystarczająca, cena po potargowaniu się będzie odpowiadała naszym zasobom — jednem słowem trzeba teraz tylko stwierdzić, czy cały ten z e s p ó ł pod względem swego stanu nadaje się do poważnego traktowania. Jakżeż tu się zabrać do dzieła! Wiemy doskonale, że nie wszystkie części samochodu zużywają się j e d n a k o w o. Rzadko przyjdzie nam okazja zmieniać w samochodzie karter silnika, natomiast sworzeń resorowy, mimo najczulszych około niego starań, co jakiś czas trzeba jednak zastąpić nowym. Z tego też powodu musimy zastanowić się nad tem, które to mianowicie części samochodu są najwięcej narażone na zużycie i wedle nich sądzić będziemy mogli o stanie całego samochodu. Na rys. 267 zaznaczyłem takie części, a są to mianowicie:

silnik, wszystkie połączenia w mechanizmie kierowniczym, drążki hamulcowe i ich dźwignie;

mechanizm kierowniczy (śruba lub ślimak);

przeguby kardana;

umocowanie resorów (sworzenie i t. p.);

koła przednie.

Przejrzawszy pobieżnie nawet wymienione powyżej części, możemy wnioskować już o tem, czy dany samochód był dobrze utrzymany, czy też nie, i to nam posłuży jako pierwsza podstawa do oceny. Gdyby okazało się, że części te są w bardzo złym stanie, to radzę dalej samochodu takiego nie badać, nie mając dużego doświadczenia w samochodowym fachu, może się bowiem zdarzyć, że dany samochód dałby się małym kosztem naprawić; w tym właśnie wypadku trzeba się dobrze orjentować, by móc to ocenić. Gdy pierwsze badanie powierzchowne wypadło nieźle, możemy zabrać się do szczegółowego badania.



Rys. 270. Badanie wielkości luzu oraz stopnia zużycia połączeń drążków kierowniczych. (Jedna osoba trzyma mocno kierownicę, by się nie obracała, druga trzyma jedne koło przednie, trzecia bada luz probując skręcić koło).

Silnik.

Silnik, dobrze utrzymany i wyregulowany, powinien ruszyć na zimno; gdy dłuższy czas nie był puszczany, mogła w nim oliwa w cylindrach zgęstnieć do tego stopnia, iż pierścienie tłokowe przykleiły się do ścian i dlatego może się z trudem dawać korbować. Poznać to można po trudności w korbowaniu. Trudność ta powinna ustać, gdy nalejemy do każdego cylindra po parę kropli nafty. Nie wolno nalewać benzyny, gdyż wtedy stracilibyśmy całą dobrą okazję do zbadania silnika. Dolana benzyna ułatwiłaby rozruszanie silnika. S i l n i k nasycony naftą powinien dawać się korbować z pewnym trudem, p o w o d o w a n y m kompresją; źle więc jest także, jeżeli dany silnik daje się kręcić jak gramofon, a nie zapala. Jest to dowodem nieszczelności tłoków lub zaworów. W takim wypadku także nie radzę kupować samochodu bez rozbierania silnika. Co do kompresji, to jeszcze będziemy mieli dalej sposobność stwierdzić jej jakość.

Nie powinno się dopuszczać do tego, by sprzedający manipulował przy rozruszaniu silnika, przy karburatorze, naciskał na pływak i t. p. Może on co najwyżej zamknąć na chwilę dopływ powietrza, co przy silnikach o małej pojemności cylindrów nieraz się praktykuje. Z okazji puszczania silnika w ruch, zbadać należy szczelność karburatora, z którego nie powinna benzyna cieknąć. Jeżeli benzyna wycieka, świadczy to o złem ustawieniu poziomu benzyny w basenie, względnie w dyszy, lub o nieszczelności iglicy, domykającej dopływ pod działaniem pływaka. Gdy silnik już idzie, zostawiamy go, by szedł parę minut i zaczął iść zupełnie regularnie i nie zacinał się przy akcelerowaniu (naciskaniu na pedał akceleratora). Teraz zaczynamy próby. Przy najlżejszem naciśnięciu pedału powinien reagować, nie dając ani strzałów tłumika, ani trzasków w karburatorze. Jedno i drugie świadczy o złem zapalaniu lub złym stanie zaworów. Nagłe przechodzenie z małych obrotów na duże zwiększa wszelkie szmery w rozrządzie. Tryby rozrządcze i łańcuchy (tak zwane cichobieżne) dadzą teraz znać o swojem istnieniu, jeżeli są w złym stanie, nawet wtedy, jeżeli przezorny sprzedawca napełnił karter gęstą oliwą, by uciszyć ich wołanie o ratunek. Można przy tej okazji sprawdzić też zapalanie, na to będziemy jednak mieli czas jeszcze podczas próbnej jazdy.

Po jakimś czasie, gdy silnik idzie, można sprawdzić szczelność poszczególnych części silnika, jak karteru, przewodów wodnych i t. p. (rys. 268). Dla sprawdzenia szczelności co do wody i benzyny, trzeba samochodem pojechać na suche, czyste miejsce i po kilkunastu minutach ruchu silnika patrzeć pod spód, czy nie widać spadających kropli, względnie kałuży; oliwa zacznie wydobywać się przy połączeniach karteru, jeżeli nie jest szczelny. Trzeba także sprawdzić pompkę do wody, czy przy niej woda nie wycieka. Przy badaniu chłodnicy trzeba być ostrożnym i kazać nalewać wodę przy sobie, by „fachowcy“ nie dodali do niej mąki, hamującej wyciek wody. W ten sposób można oczywiście zamaskować tylko małe nieszczelności, ale i to się zdarza.

Po zagrzaniu się silnika, zatrzymujemy go i próbujemy kompresję każdego cylindra z osobna, pokręcając korbą. Podczas tego badania otwieramy kurki sprężania (syczki) cylindrów, nie badanych w danej chwili. Jeżeli cylinder dany ma dobrą kompresję, to po zakręceniu korbą prawie do górnego martwego punktu powinna korba, po puszczeniu jej, wrócić się elastycznie z powrotem pod wpływem rozprężania się gazu.

Jeżeli samochód ma starter, to należy go teraz także parę razy spróbować. Silnik, posiadający marną kompresję, jest napewno w złym stanie, gdyż posiada starte pierścienie tłokowe. Możliwe tu są także złe zawory, ale przypuszczam, że sprzedający napewno przed sprzedawaniem samochodu dotarł zawory gruntownie, by sprezentować go jaknajlepiej. Nie radzę więc kupować samochodu, nie posiadającego należytej kompresji, i nie wierzyć zapewnieniom sprzedawcy, że pierścienie przetrą się i kompresja polepszy się, przeciwnie, raczej sądzić można, że zło jeszcze się powiększy.



Rys. 271. Sprawdzanie luzu w kołach przednich. (Łożyska i sworznie zwrotnic). Starając się koło przechylić, jak wskazuje fotografja, łatwo zauważymy, czy sworzeń zwrotnicy rusza się wraz z niem, czy też tylko samo koło się rusza. Pierwsze świadczy o zużyciu sworznia, drugie o złym stanie lub nieodpowiedniem umocowaniu łożysk.

Stuk w silniku.

Stuk w silniku rozróżnić można doskonale podczas ruchu silnika na miejscu. Świadczy on albo o wyrobionych panewkach korbowodów na wale korbowym, albo na sworzeniach tłokowych. Stuk taki przy wolnych bardzo obrotach świadczyć też może o owalizacji cylindrów. W każdym z tych trzech wypadków nie należy samochodu takiego kupować, chyba jeżeli uważa się cenę jego zatak niską, że opłaci się remont, ewent. dokupienie nowego bloku, cylindrów i tłoków.

Kierowanie.

Mechanizm kierowniczy składa się, jak wiadomo, ze śruby i naśrubka, ślimaka i ślimacznicy lub podobnie działających części. Części te ukryte są w karterze mechanizmu kierowniczego, który znajduje się pomiędzy kolumną sterową a ramieniem sterowem. Dla poznania stopnia zużycia, który objawia się w luzie kierownicy, prosimy kogoś, by trzymał jedno koło nogami (rys. 269), a sami przekręcamy zlekka kołem w prawo i w lewo. Luz, jaki posiada kierownica, nie powinien przekraczać 3—7 cm., zależnie od wielkości koła kierowniczego. Wynik w ten sposób otrzymany nie daje nam samego luzu w mechaniźmie kierowniczym, — jest on wynikiem, że tak się wyrażę, kilku luzów składowych, a mianowicie: luzu w mechaniźmie kierowniczym, luzu w łożyskach, utrzymujących ślimak, wzgl. widełki naśrubka, luzu w przegubach ramienia sterowego i drążka poprzecznego. Dlatego też luz ten może nieraz być bardzo duży w samochodzie źle utrzymanym.

By poznać wielkość luzu w drążku poprzecznym, należy podnieść oba koła, jak to wskazuje rys. 270, i wtedy, chwytając za koła jednocześnie, łatwo zauważymy wielkość tego luzu. Luz ten, przy skierowywaniu kół ku sobie i od siebie, nie powinien przenosić kilku milimetrów, mierzonych na obręczy kół. Luz w drążku poprzecznym daje się łatwo usunąć przez zmianę sworzeni, więc nie decyduje o odrzuceniu danego samochodu, świadczy tylko o tem, jak był on utrzymywany.

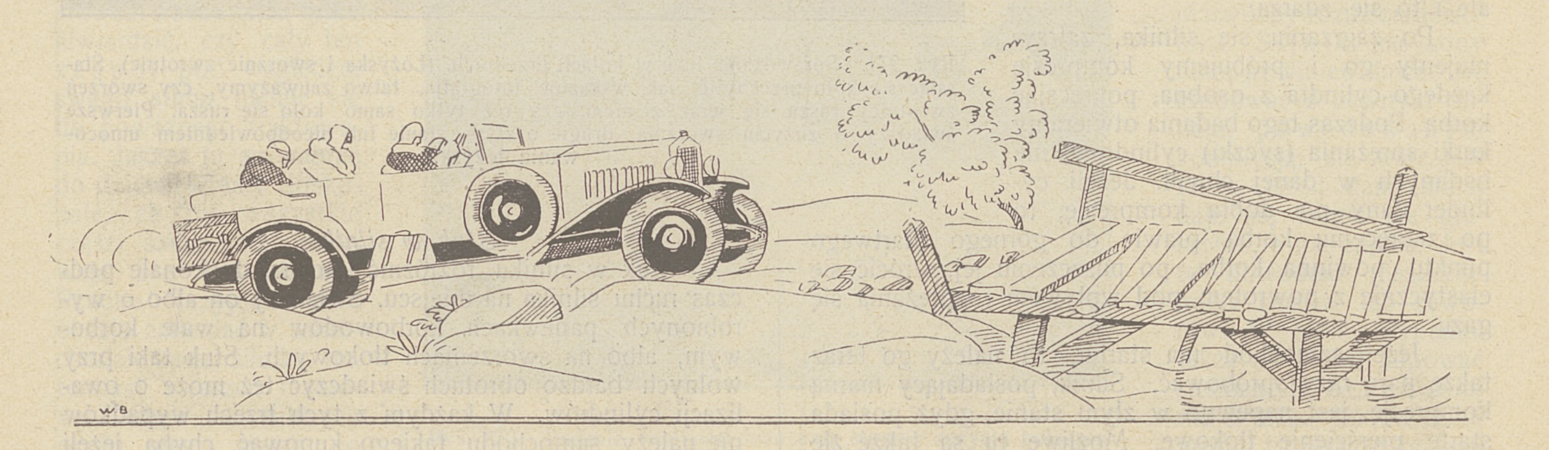
Rys. 272. Luz w napędzie i moście tylnym. Dwie osoby poruszają lekko w jedną stronę na tej samej wysokości kołami tylnemi, trzecia bada ruch wału, wychodzącego ze skrzynki biegów. Widzimy wtedy wielkość luzu w napędzie i w przegubach kardanu.

Korzystając z podniesienia koła, można jednocześnie sprawdzić luz w sworzeniach kół przednich (rys. 271). Chwytamy dane koło u góry i u dołu i próbujemy niem wahadłować. Jeżeli luz istnieje, to widać doskonale, jak sworzeń koła rusza się wraz z kołem w rozwidleniu osi przedniej. Dalej jeszcze możemy przy tej okazji spróbować, czy łożyska kół są w porządku. Jeżeli nie są w porządku, to koło będzie się chwiać na czopie niezależnie od ruchu tego czopa. Luz taki jest bardzo niebezpieczny i należy żądać od sprzedającego wstawienia nowych łożysk kulkowych. Skończywszy te badania, obejrzeć musimy bacznie oś przednią, czy nie widać na niej jakichś robótek. Wszelkie nieregularności kształtu, ślady zaklepywania, piłowania i t. p. świadczą o tem, że oś była naprawiana. Jeżeli to ma miejsce, nie należy samochodu kupować.

Napęd i most tylny.

Dla zbadania luzu w napędzie i moście tylnym musimy podnieść oba koła tylne (rys. 272). Dla zbadania luzu w przegubach kardana muszą dwie osoby poruszać lekko w jedną stronę na tej samej wysokości kołami tylniemi, a my patrzymy na ruch wału, wychodzącego ze skrzynki biegów. Jeżeli przy tem obie osoby poruszają jednocześnie kołami tylnemi w tym samym kierunku z tą samą szybkością, to wtedy luz w wyrównywaczu (dyferencjale) jest wyłączony i rozpoznajemy tylko luz w napędzie i przegubach. Jeżeli samochód posiada zamiast przegubów kardana tak zwane elastyczne przeguby (fleksible), to wtedy widzimy tylko luz napędu.

(Dok. nast.).





Rys. 274. Inż. C. Bettaque sprawdza skutki powiększenia litrażu.
Fot. Majcherski.

NIEWINNE ZŁOŚLIWOŚCI

ALBO

MISTRZE RAIDOWI NA CENZUROWANEM



Rys. 275. Hr. Almasy jeszcze przed swym upadkiem.

I. BETTAQUE.

O INŻYNIERZE Bettaque'u nieda się wiele powiedzieć. Jak wiadomo, początkujący ten kierowca zrobił kilomètre lancé w fatalnym czasie 0,59 — prowadząc swego Austro-Daimlera № 8 w żółwiem tempie... 122 kilometrów na godzinę. Teraz wam zdradzę tajemnicę niepowodzenia: Bettaque „powiększył litraż". Inaczej: podlewał się alembikiem, począwszy od Łowicza. Gdyby nie ten niewczesny zabieg, byłby wogóle nie zauważył taśmy z napisem „finish" i wylądował gdzieś, pod ratuszem, na Grzędzicy...

III. HR. ALMASSY.

Po przejechaniu jednego etapu z milczącym, jak grób, komisarzem Załęskim, zaszedł w ciążę.



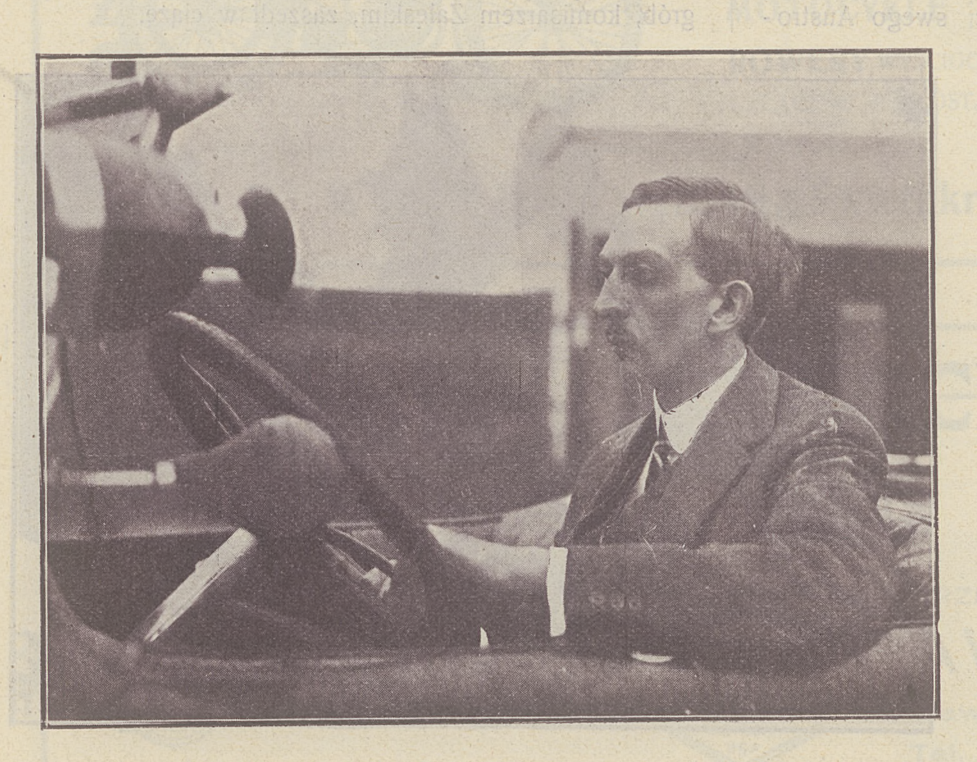
Rys. 276. Hr. Almasy, jak widać, trudno pozostać cnotliwym.
Fot. Majcherski.



Rys. 277. Inż. H. Liefeldt owiany wiatrem... od morza.
Fot. Majcherski.



Rys. 278. P. Paweł Bitschan zmawia krótki paciorek.
Fot. Majcherski.



Rys. 279. Hr. Stefan Tyszkiewicz trzyma się... Arystotelesa.
Fot. Majcherski.

II. LIEFELDT.

Trudno o człowieka spokojniejszego, jak inżynier Liefeldt. Uosobienie zimnej krwi. Nigdy się nie tremuje. Jeżeli pod Błoniem miał wypieki, wynikało to stąd, że pewna urocza blondynka prosiła go na wyjezdnem, żeby jej przywiózł „wiatr od morza"... Tymczasem mistrz Liefeldt przywiózł coś zupełnie innego.

IV. DZIERLIŃSKI.

Gdybym był fabrykantem samochodów, nigdybym nie powierzył Dzierlińskiemu maszyny mego wyrobu. Nie dlatego, żeby ją zniszczył. Dlatego, żeby jej właśnie do końca świata nie zajeździł. A to jest niedopuszczalne. Bo gdyby się samochody nie zużywały, ustałaby wszelka fabrykacja. Nawet taki Cytryn chce żyć... Z czego inaczej wyposaży córkę?

V. EMPACHER.

Nietyle Briand, nietyle Bryan, nietyle Brulant, nietyle brillant — ile bruyant.

VI. KOCH.

Koch Kochową kocha, ale Kochowa Kocha nie kocha... Kochowi ciągle coś przeszkadzało: raz Rochet, raz Schneider... Raz Schneider, raz Rochet... Niema nic gorszego, jak prowadzenie dwuch maszyn naraz.

VII. PFEIFFER.

Jechał coraz lepiej. Gdyby raid potrwał jeszcze rok, nauczyłby się jeździć po polskich drogach. A tak—dał radę nawet niezwyciężonym resorom Steyra. To są skutki pobytu w kraju, gdzie się miewa grube defekty — i cienkie piwo.

VIII. BITSCHAN.

Pobożny, cichy, łagodny, nieśmiały, skromny, wstydliwy, łatwo skłonny do płaczu — takim jest Bitschan. Zakrztusił się pod Brombergiem — i to mu zaszkodziło. Morał: skoro się jest tak pełnym skromności, należy przed próbą elastyczności zmówić krótki paciorek, a nie kusić Złego. Hennessy był wielkim człowiekiem, a jednak i on musiał raz dotknąć startera...

IX HAHN.

Plus jedenaście? Minus jedenaście? I poto warto było się tłuc 3678,7 kilometrów...? Mniejsza o zdrowie: ale garderoby szkoda!!!

X. WYSOCKI

Skazany na dwadzieścia punktów ciężkiej irytacji za dwukrotne dolanie wody. A mówiłem: Nie fałszować produktów spożywczych!

XI. HR TYSZKIEWICZ.

Jechał podczas raidu według Fahrenheita, przyleciał na start według Celsjusza, zrobił kilomètre lancé według Réaumure'a... Należało trzymać się poprostu... Arystotelesa.

INNI.

Tatra, szalejąca przez trzy noce z Nowakowskim, przez tyleż dni oddająca się najdzikszym ekscesom tego zuchwałego sportsmena, omdlała na końcu — i szepce: „Liaisons dangereuses... Liaisons dangereuses...“ Lancia, wykwintna i nieco zblazowana dama o nadmiernie wydłużonych kończynach, wzdycha: — „I poco mi było to wszystko?“ Steyr № 13, powiada: Srzednicki jest wersalczykiem wobec pasażerów, gentlemanem wobec spółzawodników, ale wobec moich resorów — katem! Chór wozów wojskowych idących poza konkursem: — „Jeszcze tylko jedna dętka, choć poranek świta...“.

K.

TADEUSZ SKARŻYŃSKI

Sprzedaż i reklama samochodów

WIOSNA. Sezon samochodowy już się rozpoczął. I będzie trwał przez lato i jesień. Zjawiły się więc już ogłoszenia firm samochodowych.

Cóż one dają? Jakie uwagi nasuwają się w umysłach publiczności, czytającej ogłoszenia, lub oglądającej reklamy wywieszone nazewnątrz?

Zapytajmy się przeciętnego mieszkańca Polski, oczywiście człowieka inteligentnego, jaki samochód kupiłby sobie i dlaczego, a odpowiedzi będą zupełnie niespodziane.

Większość ich oparta byłaby na zdaniach wyrażonych w rozmowie, na wrażeniach, odniesionych podczas wycieczki w samochodzie przyjaciela, wreszcie na fantazji samego autora odpowiedzi.

Tymczasem reklama samochodu powinna być tak prowadzona, aby sobie tę publiczność wykształcić, aby przygotować wśród niej przyszłych nabywców danej marki.

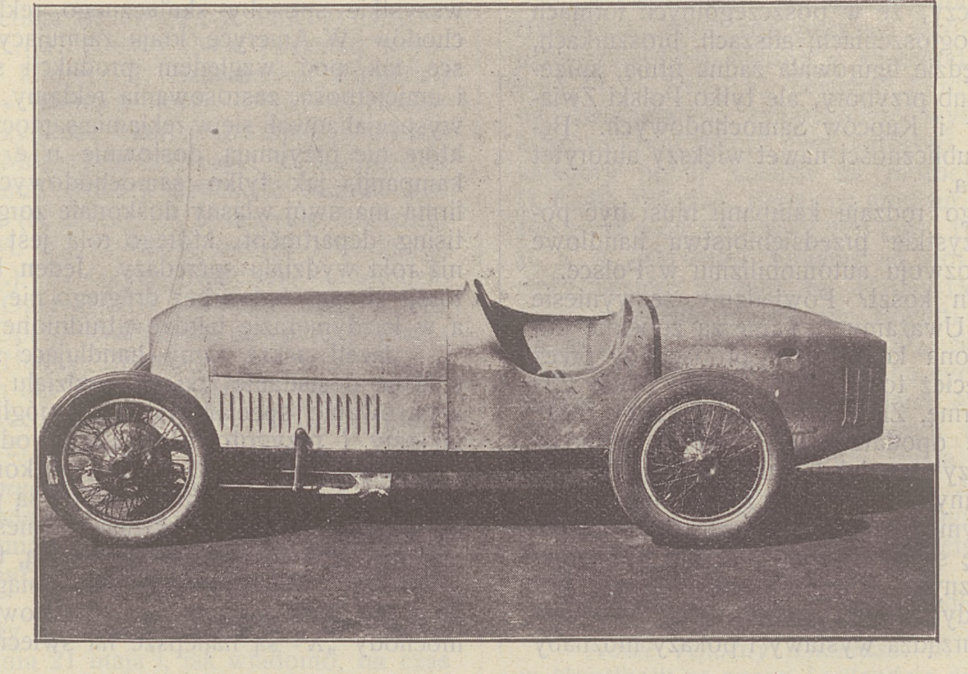
U nas jest mało samochodów, chociaż nasze władze uważają je jeszcze za przedmiot zbytku i nakładają na nie wesokie prohibicyjne cła. Ta mała ilość maszyn nie znaczy wcale, że u nas ma samochód tylko ten, kogo na to stać. Jeżeli więc jest mało samochodów, to ma to oznaczać, że mało jest u nas osób, które mogą sobie pozwolić na jego kupno i utrzymanie.

Nie. Takich osób jest u nas jeszcze bardzo dużo, tylko wiele z pośród nich nie zdaje sobie sprawy z tego, że je stać na to.

Polak to dziwny człowiek. Lubi płakać, skarżyć się, a lubi też, aby wydawało się, że jest on czemś więcej, niż jest w istocie. Posiadacz więc samochodu opowiada laikom, jak to drogo kosztuje utrzymanie, bo chciałby, aby myślano, że jest tak zamożny, że może sobie na tak wielki wydatek pozwolić. Jeżeli zaś ma jakie przykrości czy to z szoferem, czy to z policją, która nareszcie na serjo zajęła się uregulowaniem ruchu kołowego w Polsce, to zaraz płacze i narzeka przed każdym, kto tylko chce go słuchać.

Rezultat tego wszystkiego jest taki, że cały szereg ludzi, którzy mogliby posiadać samochód, wstrzymują się od kupna z obawy przed wielkimi kosztami utrzymania i przykrościami.

A więc najpierwsze zadanie firm handlujących samochodami powinno polegać na przekonaniu publiczności, że nie taki djabeł straszny, jak go malują. Trzeba zadać kłam tym wszystkim opowiadaniom o wysokich kosztach utrzymania.



Rys. 280. Samochód Guyot Special. (2 litry) zapisany do Grand Prix Europy wycofał się.
(Do art. „Wielka Nagroda Europy“).

Nie poruszamy tu oczywiście kwestji braku szoferów, bo to nie wchodzi w treść tego artykułu. Zresztą w Ameryce, w Anglji i Francji cały szereg osób posiada samochody i obchodzi się bez szofera. Przyjeżdża do biura, zamyka motor na klucz i koniec. A w niedzielę wyjeżdża sobie za miasto i sam prowadzi. W razie jakiej małej przygody sam potrafi sobie dać radę. Istnieje wreszcie pewna solidarność pomiędzy posiadaczami samochodów, która nigdy nie pozwala na odmówienie pomocy koledze, który zdala od miasta znalazł się w krytycznej sytuacji. Ale mniejsza z tem.

Chodzi nam w tej chwili o to, że nasze firmy samochodowe nie robią propagandy dla samego samochodu.

Publiczność nasza nie wie, co kosztuje samochód. Nie wie, jak duża jest różnica pomiędzy Fordem a Voisin'em, nie wie, ile miesięcznie wyniosłoby utrzymanie każdego z nich.

Żadna z istniejących u nas firm tego rodzaju propagandy nie chce prowadzić, ponieważ każda mówi sobie: dlaczego ja mam namawiać kogo na kupno samochodu, gotów jeszcze kupić od mego konkurenta.

Wydaje się to logiczne, ale tak nie jest. Publiczność czytająca takie ogłoszenia zareaguje na nie w ten sposób, że skoro będzie dostatecznie przekonana, że może czy powinna sobie kupić samochód, to przedewszystkiem zwróci się do firmy, prowadzącej tego rodzaju propagandę. Jeżeli tam nie kupi samochodu, to

już będzie wina firmy, wywołana innemi przyczynami. Ale pierwszy krok publiczności skierowany będzie napewno tam.

Zresztą jest na to jeszcze inny sposób. Jest nim propaganda zbiorowa prowadzona anonimowo przez wszystkie firmy zainteresowane w handlu nietylko samochodami, ale i częściami zapasowemi, pneumatykami, benzyną i wogóle tem wszystkiem, czego wymaga samochód podczas swej służby.

Wyobraźmy sobie bowiem, że wszystkie firmy te, a jest ich w Polsce conajmniej setka, zbiorą się na jednodniowy zjazd w Warszawie. Każda z nich posiada przynajmniej jeden samochód na własne usługi, więc może to zrobić tem łatwiej. Na tym zjeździe postanowione zostanie przeprowadzenie takiej kampanji propagandowej w celu przekonania najszerszych mas, że samochód nie jest zbytkiem, że utrzymanie jego to nie jest znowu taka kosztowna rzecz, że warunki, na jakich można stać się jego posiadaczem nie są znowu tak ciężkie i t. d.

Propaganda taka będzie prowadzona w imieniu powiedzmy Związku Przemysłowców i Kupców Samochodowych, to znaczy, że w poszczególnych formach reklamy, a więc w ogłoszeniach, afiszach, broszurkach, filmach i t. p. nie będzie figurowała żadna firma, sprzedająca samochody lub przybory, ale tylko Polski Związek Przemysłowców i Kupców Samochodowych. Będzie to miało dla publiczności nawet większy autorytet i łatwiej ją przekona.

Koszt zaś tego rodzaju kampanji musi być poniesiony przez wszystkie przedsiębiorstwa handlowe zainteresowane w rozwoju automobilizmu w Polsce.

Jaki będzie ten koszt? Powiedzmy, że wyniesie on 20.000 złotych. Uważamy tę sumę za zupełnie dostateczną. Pokryje ona koszt takiej propagandy przez dwa miesiące. Przecież to stanowić będzie około 200 złotych na każdą firmę. Zresztą podział kosztów może się odbyć w formie opodatkowania każdego sprzedanego samochodu, czy też jako punkt wyjścia można wziąć obrót dokonany przez każdą z firm, należących do tego w ubiegłym roku. Inaczej mówiąc, można obłożyć każdą firmę swego rodzaju podatkiem stosownie do przeszłorocznych obrotów, specjalnie na pokrycie tej propagandy. Zresztą sposobów tu może być wiele. Tak jak się urządza wystawy i pokazy możnaby zorganizować propagandę. Wystawę robi się dla tych, co już dużo wiedzą o samochodzie, ale tylko drogą umiejętnej propagandy zyskuje się nowych nabywców z szeregu potencjalnych posiadczy. Tych, co mają pieniądz na kupno i utrzymanie, ale o tem nie wiedzą.

Oczywiście, że prowadzenie takiej propagandy zbiorowym wysiłkiem nie wyklucza wcale reklamowanie się przez poszczególne firmy, które w tym wypadku zwolnione będą od reklamowania samochodu w o g ó l e, ale skoncentrują się na reklamowaniu s w e j marki.

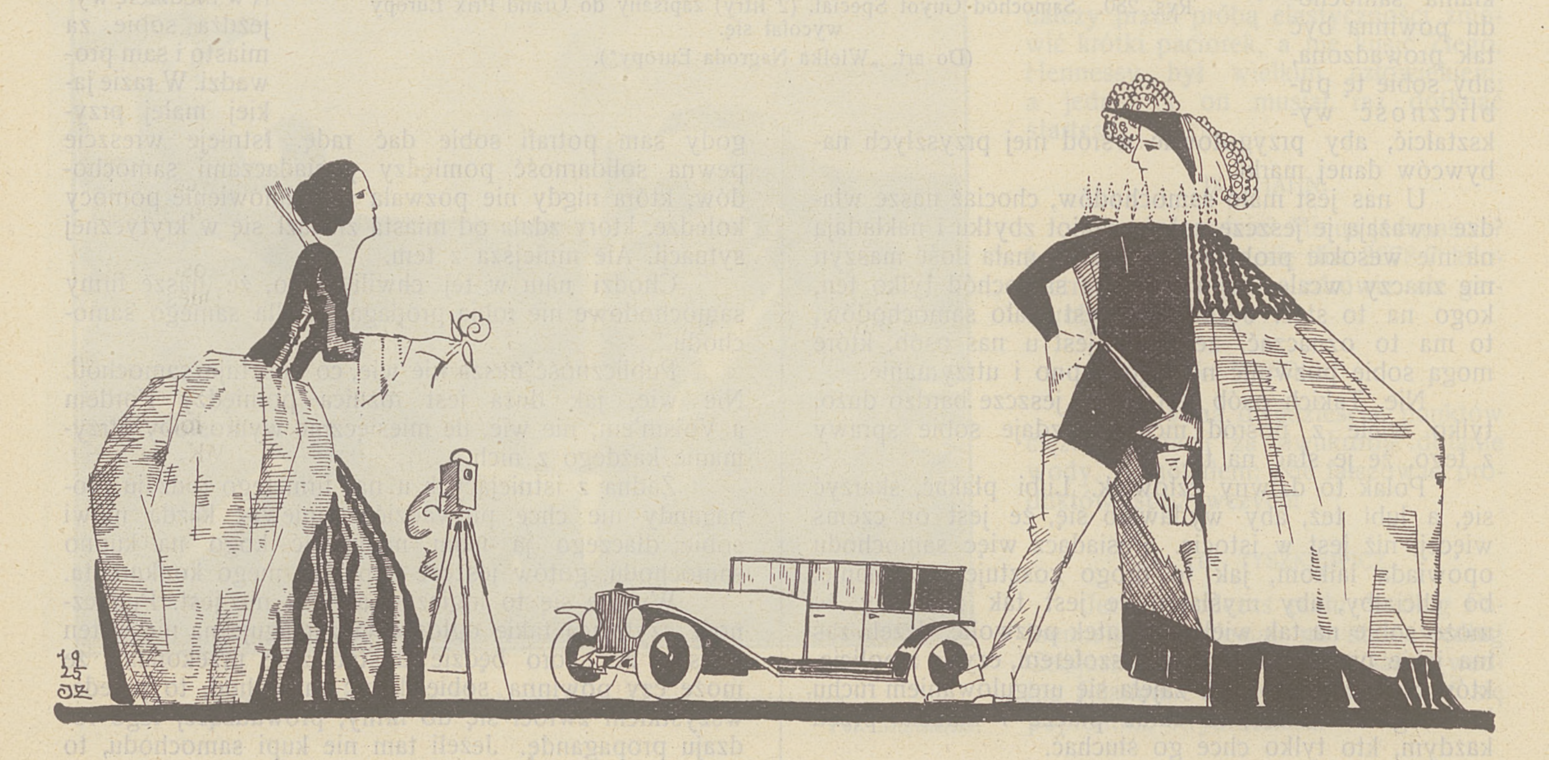
Otóż w sprawie tej indywidualnej reklamy chcemy zrobić kilka uwag.

Ogłoszenia samochodów u nas są jeszcze prawie całkowicie obwieszczeniami. Dana firma twierdzi publicznie w piśmie, czy na parkanie, że jej samochód jest najlepszy. I to wszystko. Argumentów się prawie nie spotyka, danych prawie żadnych, zachęty, któraby była istotną zachętą powodującą czyn lub chociażby decyzję, żadnej.

Publiczność jak była ciemna, tak jest nadal. I reklama taka wcale jej nie ułatwia wyboru.

Niepodobna w ramach tego artykułu wymienić wszystkie sposoby skutecznego reklamowania samochodów. W Ameryce, kraju zajmującym pierwsze miejsce tak pod względem produkcji samochodów, jak i umiejętności zastosowania reklamy, są ludzie, którzy wyspecjalizowali się w reklamie samochodowej. Są biura, które nie przyjmują, dosłownie n i e przyjmują innych kampanji, jak tylko samochodowych. Zresztą każda firma ma swój własny doskonale zorganizowany advertising department, którego rola jest nie mniej ważna, niż rola wydziału sprzedaży. Jeden bowiem drugiemu toruje drogę. Jeden bez drugiego nie miałby racji bytu, a w każdym razie bardzo utrudnione zadanie.

Jeżeli nasze firmy handlujące samochodami nie stać na posiadanie takiego wydziału czy nawet na zaangażowanie specjalisty, który mógłby stworzyć plan reklamy i przygotować dla niej odpowiednie teksty i rysunki oraz układ, to należy korzystać z wzorów dostarczonych przez firmę, której są przedstawicielami; bo chociaż niezawsze można przenieść na grunt polski reklamę amerykańską czy francuską, to w każdym razie posiadając tamte wzory, można osiągnąć lepsze rezultaty, niż stałe powtarzanie szablonowego zdania, że samochody „X“ są najlepsze na świecie.



KRONIKA

Lot okrężny dla samolotów, zorganizowany przez Aeroklub Niemiec, rozegrał się między 31 maja a 9 czerwca. Konkurs polegał na przebyciu pięciu dróg okrężnych, długości ogólnej 5344 klm., z najwyższą szybkością i bez punktów karnych. Do konkursu stanęło 55 samolotów a ukończyło go 32. Zwycięstwo w kategorji A. (silniki do 40 KM.) odniósł Loerzer na samolocie Mercedes z silnikiem Daimler 19 KM., w kategorji B. (do 80 KM.) Hockmuth na Udet z silnikiem Siemens 55 KM. i w kategorji C. (do 120 KM). Ritter na Caspar z silnikiem Mercedes 100 KM.

Wyścigi na torze firmy Opel koło Rüsselsheimu odbyły się d. 31 maja, przynosząc wyniki następujące: Motocykle 175 cm³.: 1. Sprung (D. K. W.) szybkość średnia 88,2 klm./g.; 2. Friedrich (D. K. W.); 3. Renner (Wiga). — Samoch. sport. 4 KM.: 1. Joerns (Opel) szybkość średnia 98 klm./g.; 2. Opel (Opel). — Motocykle 250 cm³.: 1. Koenig (New Imperial) szybkość średnia 99,2 klm./g.; 2. Schumacher (Imperia); 3. Thevis (Baier). — Samoch. wyśc. 5 KM.: 1. Momberger (N. S. U.), szybkość średnia 106 klm./g.; 2. Garbaty (Garbaty). — Motocykle 350 cm³.: 1. Schumacher (Imperia) i Bauerfeind (Ardie), szybkość srednia 170 klm./g.: 2. Schwind (A. J. S.). — Motocykle 500 cm³.: 1. Diefenbach (B. M. W.), szybkość średnia 120 klm./g.; 2. Seitz (B. M. W.): 3. Geyer (Imperia). — Samoch. wyśc. 4 KM.: 1. Opel (Opel), szybkość średnia 121 klm./g.; 2. Joerns (Opel).—Motocykle dowolnej pojemn.: 1. Hammersveld (Harley Davidson), szybkość średnia 126 klm./g.; 2. Van der Velde (Indian); 3. Baar (Harley Davidson). — Samoch. sport. 8 KM.: 1. Tigler (Benz) szybkość średnia 127 klm./g.

Wyprawa Amudsena. Amudsen powrócił! Wiadomość tą przyjął świat cały z westchnieniem ulgi i radością, gdyż oznajmiała ona wybawienie z krainy zimy i śmierci ośmiu ludzi, poświęcających się heroicznie dla nauki.

Dwa samoloty Amudsena wyruszyły w podróż podbiegunową w dniu 21 maja i, jak wiadomo, na czas dłuższy przepadły bez wieści. Panowało ogólne mniemanie, że dzielni ludzie zginęli, tymczasem po 27 dniach nieobecności oba samoloty wylądowały szczęśliwie na Szpicbergu.

Amudsen nie zdołał dotrzeć do bieguna, osiągając tylko 87°44′ szerokości północnej, sądząc jednak z pomiarów głębokości morza, twierdzi on, że północny biegun ziemi nie znajduje się na lądzie. Dotarcie do bieguna drogą powietrzną jest najzupełniej możliwe, niebezpieczne jest natomiast osiadanie wodnopłatowców na powierzchni morza biegunowego. Samoloty Amudsena zamarzły wkrótce po opuszczeniu się na morze i członkowie wyprawy przez trzy tygodnie walczyli z masami lodowemi, wydobywając zagrożone zgnieceniem płatowce. To właśnie opóźniło powrót ekspedycji. Amudsen zamierza w najbliższym czasie zorganizować nową wyprawę do bieguna.

Statystyka francuskiego handlu samochodowego. W ciągu roku 1924 przywieziono do Francji 14.364 samochody na ogólną sumę 109.524.000 franków. Wozy te przybyły z następujących krajów: ze Stanów Zjednoczonych 12.834, z Włoch 1.228, Anglji 85, Szwajcarji 83, Luksemburga 66, Algeru 17, Hiszpanji 5, Marokka 3, Tunisu 1 i innych krajów 41.

W tymże czasie wywieziono z Francji 48.127 samochodów wartości 1.512.782.000 franków, które rozeszły się do: Luksemburga 9.797, Anglji 8.078, Hiszpanji 5.788, Algeru 5.319, Niemiec 4.681, Szwajcarji 3.283, Zagłębia Saary 1.781, Indji franc. 1.230, Holandji 1.051, Marokka 659, Włoch 451, Japonji 324, Stanów Zjednoczonych 236, Tunisu 229, Senegalu 189, Argentyny 120, Brazylji 114, Madagaskaru 90, Szwecji 87, Czechosłowacji 85, Kanady 12, Norwegji 2 i innych krajów 4.370.

Jak widzimy bilans handlowy francuskiego przemysłu samochodowego jest wybitnie aktywny. To też wywóz samochodów stanowi jedną z najpoważniejszych pozycji francuskiego eksportu.

W Bawarji ma zostać zbudowana, kosztem półtora miljona marek, specjalna droga dla samochodów długości 20 kilometrów, między miastami Monachjum i Starnberg.

W wyścigach na wzniesieniu Rabassada koło Barcelony, które rozegrały się w dniu 14 czerwca na przestrzeni 4.900 metrów o 42 zakrętach, najlepszy czas dnia, 4 m. 18²/₁₀ s., osiągnął Ferdynand de Vizcaya na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, bijąc zarazem rekord swej kategorji. Pozatem rekordy kategorji pobili: Canilla na motocyklu turystycznym D. K. W. 125 cm³., Ferraz na mot. tur. D. K. W. 150 cm³., Fuste na mot. tur. Fuste 175 cm³., Buxade na mot. tur. B. S. A. 300 cm³., Villiams na mot. tur. Douglas 350 cm³., Texidor na mot. tur. Harley Davidson 1000 cm³., Marti na samochodzie tur. Bugatti 1500 cm³., Garcia na sam. tur. Diatto 2000 cm³., Salle na sam. tur. Hotchkiss 3000 cm³., Sagnier na cyclecarze sportowym Austin 750 cm³., Balletro na cycl. sport. Amilcar 1100 cm³., de Vizcaya na sam. sport. Bugatti 2000 cm³., Fuste na mot. wyścigowym Fuste 175 cm³., Sprinter na mot. wyśc. A. J. S. 350 cm³., Ala na mot. wyśc. z wózkiem A. J. S. 350 cm³., Sague na mot. wyśc. z wózkiem Norton 600 cm³., Revetelat na cycl. wyśc. Austin 750 cm³., Garcia na sam. wyśc. Diatto 3000 cm³. i Matas na sam. wyśc. Chandler 5000 cm³.

Nowe rekordy Thomasa. J. P. Thomas pobił w Montlhery na swym Leylandzie cztery nowe rekordy światowe szybkości. Przebył on: 5 klm. w 1 m. 25,92 s.; 5 mil ang. w 2 m. 18,99 s.; 10 klm. w 2 m. 52,70 s. i 10 mil ang. w 4 m. 52,95 s. Najwyższa szybkość Thomasa wyniosła 208 klm. 454 m/godź.

Wyścigi w Altona. Na drewnianym torze w Altona (Pensylwanja) rozegrał się w dniu 13 czerwca wyścig 250-milowy (402 klm. 335 m.) o wynikach następujących:

1. Milton (Miller). 2:10:21,49, szybkość średnia 185 klm. 200 m/godź.; 2. De Paolo (Duesenberg); 3. Hartz (Miller); 4. Elliot (Miller).

Wspaniały raid włoskiego lotnika. W dniu 20 kwietnia opuścił port lotniczy w Sesto Calende lotnik włoski, de Pinedo, na wodnopłatowcu łodziowym Savoia z silnikiem Lorraine Dietrich 450 MK., w celu dokonania przelotu okrężnego Włochy — Australja — Japonja — Włochy, długości ogólnej 53.890 kilometrów.

Pierwszy etap tego niezwykłego raidu został już przebyty. De Pinedo dotarł szczęśliwie do Melbourne w dniu 9 czerwca, przebywając w ciągu 50 dni (w czem tylko 27 dni lotu) przestrzeń 22.000 klm.

Drogę z Melbourne do Tokio, wynoszącą 13.140 klm. ma de Pinedo przebyć w 18 dni lotu. W Tokio nastąpi prawdopodobnie zamiana silnika, o ile okaże się on zbyt zużytym, i nowy silnik poniesie samolot

do Rzymu. Przestrzeń 18.750 klm., dzielącą stolice Włoch i Japonji, przebędzie dzielny pilot w 25 dni lotu.

Angielskie „Tourist Trophy“, najpoważniejsze wyścigi motocyklowe w Anglji, rozegrały się między 15 a 19 czerwca na wyspie Man. W dniu 15 czerwca odbył się wyścig Juniorów, dostępny dla motocykli 350 cm.^{3}, 17 czerwca — wyścig Seniorów dla kategorji 500 cm.^{3} i wyścig małych motocykli 175 cm.^{3}, a 19 czerwca wyścig motocykli z wózkami 600 cm.^{3}, oraz wyścig lekkich motocykli o pojemności 250 cm.^{3}.

Wyniki: Wyścig Juniorów (364 klm. 405 m.): 1. Handley (Rex Acme) 3 : 28 : 56, szybkość średnia 104 klm. 640 m/godz; 2. Davies (H. R. D.) 3 : 32 : 42; 3. Simpson (A. J. S.) 3 : 33 : 22; 4. Hough (A. J. S.) 3 : 39 : 30; 5. Harris (H. R. D.) 3 : 49 : 58; 6. Horton (New Imperial) 3 : 50 : 41.

Wyścig Seniorów (364 klm. 405 m.): 1. Davies (H. R. D.) 3 : 25 : 26; 2. Longman (A. J. S.) 3 : 29 : 10; 3. Bennet (Norton) 3 : 30 : 08; 4. Bullus (Phelon Moore) 3 : 39 : 16; 5. Langman (Scott) 3 : 39 : 49; 6. Randles (Sunbeam) 3 : 40 : 45.

Wyścig motocykli 175 cm.^{3} (242 klm. 936 m.): 1. Handley (Rex Acme) 2 : 49 : 27; 2. Johnston (Cotton) 2 : 53 : 54; 3. Porter (New Gerard) 2 : 57 : 40.

Wyścig mot. 250 cm.^{3} (364 klm. 405 m.): 1. Twenlow (New Imperial) 3 : 55 : 18; 2. Johnston (Cotton) 3 : 58 : 51; 3. K. Twenlow (New Imperial) 4 : 03 : 19.

Wyścig motocykli z wózkami (242 klm. 936 m.): 1. Parker (Douglas) 2 : 44; 2. Taylor (Norton); 3. Grinton (Norton).

Nowe rekordy szybkości zostały pobite na torach w Montlhery i Brookland. W Montlhery kierowca Preton na 20-konnym samochodzie sportowym Panhard Levassor usiłował pobić rekord światowy w jeździe godzinnej, lecz z powodu opóźnienia, wywołanego pęknięciem opony, nie zdołał tego uskutecznić, bijąc tylko rekord międzynarodowy w jeździe godzinnej dla kategorji 3—5 litrów, po przebyciu 168 klm. 200 m. Pozatem pobił Preton podczas swej jazdy światowe rekordy szybkości na przestrzeni 50 klm., 50 mil ang. i 100 klm. Lecz już w kilka dni później zdołał przewyższyć te rekordy Thomas, który na swym bolidzie Leyland przebył na torze Brookland: 50 klm. w 16 m. 22,67 s., 50 mil w 26 m. 10,69 s. i 100 klm. w 32 m. 30,66 sek.

Zawody wytrzymałości, zorganizowane w dniu 14 czerwca przez Moto-Klub w Fionie i Moto-Klub Duński na dystansach Odensee — Berlin — Odensee i Odensee—Wrocław—Odensee, przyniosły wyniki następujące:

Odensee—Berlin—Odensee. Samochody: 1. Friis (Hudson) 25 : 40; 2. Aagaarl (Fiat) 25 : 45; 3. Nielsen (Essex) 34 : 02. Motocykle: 1. Lundstroem (Henderson) 30 : 18; 2. Korg (Nimbus) 33 : 00; 3. Frederiksen (Rudge) i Kruse (Chater Lea) 34 : 10.

Odensee—Wrocław—Odensee. Samochody: 1. Danielsen (Fiat) 41 : 38; 2. Erlind (Essex) 41 : 55; 3. Jensen (Ford) 53 : 46. Motocykle: 1. Gubela (Mabeco) i Fennigkeit (Mabeco) 55 : 18; 2. Herold (Mabeco) 55 : 32; 3. Larsen (Indian) 55 : 55; 4. Bracia Montagner (Frera) 55 : 46; 5. Debowich (Derad) 61 : 26.

Tegoroczny konkurs o Nagrodę Michelina dla płatowców, polegający na najszybszym przelocie z Paryża do Lyonu i z powrotem, wygrał słynny pilot Pelletier d'Oisy, wykazując na samolocie Bleriot-Spad, z silnikiem Lorraine Dietrich 450 KM., szybkość średnią 187 klm. 320 m/godz.

Zawody motocyklowe o Mistrzostwo Zjednoczenia Motocyklistów w Liége odbyły się w dn. 5 lipca. Zawody składały się z trzech konkursów turystycznych, rozgrywanych na dystansach: Liége — Paryż — Liége (750 klm.), Liége — Orlean — Liége (1000 klm.) i Liége—Bordeaux—Liége (2000 klm.), które przyniosły wyniki następujące: Liége—Paryż—Liége (11 zawodników): 1. Kepners (Sarolea), 2. Deltour (Triumph), 3. Blot (Bovy). 4. Bertrand (Sphynx), 5. Beecken (Harley Dav.), 6. Rousseau (F. N.), 7. Pag (Triumph), 8. Courra (Sphynx), 9. Lambert (Shynx), 10. Jolisson (Triumph). Liége — Orlean — Liége (6 zawodników): 1. Belot (Triumph), 2. Tiange (Bovy), 3. Arnoldy (P. A.). Liége—Bordeaux—Liége (9 zawodników): 1. Weerens (F. N.).

Wyścigi stukilometrowe o Wielką Nagrodę Marsylijskiego Klubu Motocyklowego rozegrały się na torze Miramas w dniu 14 czerwca. Wyniki:

Motocykle 175 cm^3.: 1. Hommaire i Sourdot (Monet Goyon) 1 : 11 : 54, szybkość średnia 83 klm. 400 m/godź; 2. Maigrot (Monet Goyon); 3. Lambert (Dé Dé). — Motocykle 350 cm^3.: 1. Clermont (Terrot) 1 : 01 : 07$^2/_5$; 2. Rolland (Terrot). — Motocykle 1000 cm^3.: 1. Gillard (Peugeot) 50 m. 18$^1/_5$ s.; 2. Vulliamy (Harley Davidson) 52 m. 48 s.; 3. Dom (Sarolea) 57 m. 41$^3/_5$ s.; 4. Gisler (Motosacoche); 5. Lambert (Excelsior).—Cyclecary 1100 cm^3.: 1. Didier (Salmson) 49 m. 42$^3/_5$ s., szybkość średnia 120 klm. 700 m/godź.; 2. Michel (Amilcar) 57 m. 18 s.; 3. Gubernatis (B. N. C) 58 m. 35$^1/_5$ s.—Samochodziki 1100 cm^3.: 1. Ivanowski (B. N. C.) 51 m. 43$^1/_5$ s.; 2. Orello (Amilcar) 53 m. 44$^2/_5$ s.; 3. Baronne (Salmson) 57 m. 59$^3/_5$ s.; 4. Naux (Salmson) 58 m. 43$^4/_5$ s.

Wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Brukseli odbyły się w dniu 21 czerwca, przynosząc następujące wyniki: Kat. 175 cm.^{3} (75 klm.): 1. Vanneste (Ready) — 1 : 35 : 53$^2/_5$; 2. Levesque (Francis Barnett) — 1 : 56 : 04$^1/_5$. Kat. 250 cm.^{3} (75 klm.): 1. Mihloux (Ready) — 1 : 05 : 52; 2. Cravillon (Ready) — 1 : 07 : 39$^2/_5$. Kat. 350 cm.^{3} (100 klm.): 1. Nottet (Sheffield): 1 : 24 : 26; 2. Bentley (A. J. S.) — 1 : 32 : 52. Kat. 500 cm.^{3} (100 klm.): 1. Debay (Ready) — 1 : 16 : 35$^1/_5$; 2. Bac (Sarolea) — 1 : 26 : 38.

XIV zawody balonów kulistych o Nagrodę Gordon Bennetta rozpoczęły się w Brukseli w d. 7 czerwca. Przy zachodnim wietrze balony pomknęły nad kanałem La Manche, bądź też wzdłuż wybrzeży francuskich, i większość z osiemnastu konkurentów wylądowała tego samego dnia, przyczem kilku osiadło na powierzchni morza. W dniu następnym wylądowali pozostali zawodnicy, oprócz belga Veenstry, który na balonie „Prince Leopold“ zakończył lot dopiero wieczorem trzeciego dnia, lądując na brzegu morza koło Vigo w Hiszpanji, po przebiegu 1350 kilometrów. Już po opuszczeniu się balonu silny powiew wiatru porwał go znowu i poniósł kilkadziesiąt metrów od lądu. Skutkiem tego zakwestjonowano prawidłowość lotu Veenstry, gdyż, jak wiadomo, konkurent, którego balon osiądzie na powierzchni wody, nie jest brany pod uwagę w klasyfikacji zawodów. Ponieważ jednak balon Veenstry dotknął lądu przed porwaniem nad morze, uznano to za wystarczające, jako fakt wylądowania, i przyznano belgowi tegoroczną Nagrodę Gordon Bennetta. Drugie miejsce zajął również belg, słynny Demuyter, wielokrotny zwycięsca w tych zawodach, który na balonie „Belgica“ przebył 680 klm.

W wyścigach na wzniesieniu Val Suzon koło Dijon, które rozegrały się w dn. 5 lipca na przestrzeni 3800 klm., najlepszy czas dnia (2 m. 28 s.), osiągnął Eddoura na motocyklu Koehler Escoffier, rozwijając szybkość 92 klm./godz. Najlepszy czas samochodów wykazał Casse na Salmson.

Wyścigi górskie na torze Eifel pod Kolonją odbyły się między 18 a 22 czerwca. Tor Eifel należy do najtrudniejszych torów szosowych świata, gdyż posiada na przestrzeni 1 okrążenia = 33,2 klm. około 85 ostrych zakrętów. Wyniki wyścigów wypadły następująco:

Dzień pierwszy. Wyścig motocykli: 175 cm.^{3} (6 okr.=199,200 klm.): 1. Henn (D. K. W.) 3:56:42.3; 250 cm.^{3} (6 okr.): 1. Sieder (Velocette) 3 : 29 : 38,4; 350 cm.^{3} (10 okr. = 332 klm.): 1. Ghersi (Sunbeam) 4:55:12,2; 500 cm.^{3} (10 okr.): 1. Bauhofer (B. M. W.) 4:43:26; 750 cm.^{3} (10 okr.): 1. Paetzold (Imperia) 4:52:18; powyżej 750 cm.^{3} (10 okr.): 1. Islinger (N. S. U.) 4:48:37,2.

Dzień drugi. Samochody turystyczne i sportowe: 4 MK. (6 okrążeń = 199,200 klm.): 1. Polack (Amor) 3:22:03,8; 5 MK. (8 okr.=257,600 klm.): 1. Felten (Mannesmann) 4:10:58,2; 6 MK. (10 okr.=332 klm.): 1. Brackelsberg (Bugatti) 4:56:36; 8 MK. (10 okr.): 1. Utermoehle (Fafnir) 4:56:36; 16 MK. (10 okr.): 1. Keil (Austro Daimler) 5:05:34; 4 MK. (6 okr. = 199,200 klm.): 1. Hermanns (Opel) 3:21:18,2; 8 MK. (10 okr. = 332 klm.): 1. Engel (Ballot) 5:37:10,6; 10 MK. (8 okr=257,600 klm.): 1. Hintzen (N. A. G.) 5:15:23.

Dzień trzeci. Samochody wyścigowe: 1000 cm.^{3} (10 okr. = 332 klm.): 1. Mederer (Opel) 5 : 45 : 37; 1500 cm.^{3} (12 okr. = 398,400 klm.): 1. Launertz (Mercedes) 6:15:23; 2000 cm.^{3} (15 okr.=498 klm.): 1. Ludwig (Bugatti) 7:55:05; pow. 2000 cm.^{3} (15 okrążeń): 1. Rosa (Alfa Romeo) 6:54:48.

Stukilometrowe wyścigi rowerów z silnikami, zorganizowane przez paryską gazetę „L'Auto", odbyły się w dniu 5 lipca na welodromie w Parku Książęcym. W kat. 125 cm.^{3} zwyciężył Lezin na Lutetia w czasie 1:18:$5^{1}/_{5}$, z rekordową szybkością średnią 76 klm. 825 m/godz. Zwycięsca kategorji 100 cm.^{3}, Cheret na Griffon, również osiągnął szybkość rekordową, przebywając 100 klm. w 1:12:$6^{2}/_{5}$ (83 klm. 210 m/godz.). Wreszcie jedyny konkurent kat. 75 cm.^{3}, Janin na Janin, wykazał czas 1:41:$42^{2}/_{5}$, a więc szybkość średnią 58 klm. 990 m/g., gorszą od rekordowej.

Dwudziestoczterogodzinny konkurs wytrzymałości dla samochodów, zorganizowany na torze Taunus koło Frankfurtu, ukończyli bez punktów karnych następujący konkurenci: Birk (Rabag - Bugatti), Joerns (Opel), Schobinger (Maybach), Bruck (Adler), Lauprecht (Adler), Gloeckler (N. S. U.), Cleer (Stoewer), Kordewan (Stoewer), Rhein (Steyr), Gischel (Simson Supra), Irion (Adler), Franken (Faun), Feldmann (Hansa), pani Holville (Horch), Keil (Horch), Scholl (Horch), Sell (Faun), Stiefel (Adler) i Goerz (Opel).

W wyścigach na wzniesieniu Suze—Mont Cenis koło Turynu, rozegranych w dniu 5 lipca na przestrzeni 22 klm. 100 m., osiągnięto następujące rezultaty: Kat. 1100 cm.^{3}: 1. Clerici (Salmson) 23 m. $7^{3}/_{5}$ s. — 57 klm. 336 m/g. rekord.; kat. 1500 cm.^{3}: 1. Serboli (Chiribiri) 20 m. $20^{1}/_{5}$ sek. — 65 klm. 202 m/godz.; kat. 2000 cm.^{3}: 1. Maggi (Bugatti) 19 m. 29 sek. — 68 klm. 058 m/g. rekord.; pow. 2000 cm.^{3}: 1. Sterlich (Diatto) 18 m. $43^{2}/_{5}$ s. — 70 klm. 506 m/g. rekord.

Z CZASOPISM

Wyszedł zeszyt I monumentalnego wydawnictwa p. t.: *„Podręcznik inżynierski w zakresie inżynierji lądowej i wodnej"*. Redaktor naczelny: prof. dr. inż. Stefan Bryła. Nakład Księgarni Polskiej B. Połonieckiego we Lwowie.

Dotychczas inżynier i technik polski, oglądając się za podręcznikiem encyklopedycznym, zawierającym w zwięzłem streszczeniu wszystkie działy inżynierji lądowej i morskiej oraz nauki pomocnicze wedle obecnego stanu wiedzy, skazany był na używanie wydawnictw obcych, jak Merryman: Civil Engineer's Pocket Book, Foerster: Taschenbuch für Bauingenieure lub Hütte. Luka ta zostanie obecnie wypełniona. Nad „Podręcznikiem inżynierskim" pracują najwybitniejsi fachowcy w Polsce, przeważnie z grona profesorów obu politechnik polskich, co daje wszelką rękojmię, że dzieło dorówna w zupełności najlepszym wzorom zagranicznym lub nawet je przewyższy, mając jeszcze tę zaletę, że uwzględnia w swoim układzie szczególne warunki i wymagania krajowych robót technicznych. Bardzo liczne ryciny i tabele podnoszą wartość wydawnictwa.

„Podręcznik inżynierski" wychodzi w zeszytach po 3—5 arkuszy, a całość obejmie około 100 arkuszy (1600 stron).

Kilka słów o samochodach Gray

OD KILKU miesięcy na naszym rynku samochodowym pokazały się przepiękne samochody o wszechświatowej sławie amerykańskiej fabryki Gray Motor Corporation (Detroit, Michigan USA), której to fabryki jeneralnym reprezentantem na Polskę jest p. K. S. Rymowicz.

Wozy fabryki Gray, jak się okazało, rywalizują w pełnem znaczeniu tego słowa z wszystkimi bez wyjątku wozami tańszymi na całym świecie i są pod każdym względem na naszym rynku absolutnie bezkonkurencyjne.

Jak się przekonali tutejsi fachowcy, samochody fabryki Gray posiadają w sobie tak wiele zalet, iż nawet najzjadliwsza krytyka konkurencyjna nie mogła w nich znaleźć nic ujemnego.

Wozy te bowiem posiadają, jak rzadko które, przepiękną linję budowy karoserji, odznaczają się niebywałą oszczędnością w zużyciu benzyny (zużywają bowiem zaledwie do 6-ciu litrów benzyny na 100 kilometrów), motor ich jest niezwykle precyzyjny, wyjątkowo mocne ramy podwozia i silna konstrukcja resorów.

Dzięki powyższym zaletom, wozy fabryki Gray na każdej międzynarodowej wystawie stale uzyskują pierwsze nagrody.

Fabryka Gray, jak donosi nam jej jeneralny reprezentant, p. Rymowicz, produkuje nietylko wozy osobowe, lecz i półciężarowe, ciężarowe oraz prześliczne autobusy marki „Tilling-Stevens" gazowo-elektryczne. (Temi ostatniemi posługuje się przeważnie prawie cała Ameryka i Wielka Brytanja).

W dowód doskonałości wozów fabryki Gray p. Rymowicz naszej redakcji przedstawił szereg listów dziękczynnych od jego klijenteli, wśród której są poważne instytucje, jako to: Polska Akc. Spółka Telefoniczna w Warszawie, Zarząd Pogotowia Lekarzy Specjalistów i t. d. i t. d.

Na potwierdzenie powyższego faktu pozwalamy sobie przytoczyć tutaj dosłowną treść jednego z ostatnich listów dziękczynnych, a mianowicie:

POGOTOWIE PRYWATNE
LEKARZY SPECJALISTÓW
Marszałkowska 77
tel. 75-75.

Warszawa, dn. 9 lipca 1925 r.

Do firmy
K. S. Rymowicz i S-ka.
Reprezentanta na Polskę samochodów fabryki
GRAY MOTOR CORPORATION
W WARSZAWIE
ul. Nowowiejska 22.

„Potwierdzając odbiór nabytego przez nas u WPanów samochodu fabryki Gray Motor Corporation, oświadczamy z największą przyjemnością co następuje:

Otóż samochód powyższy otrzymaliśmy w Gdańsku, przyczem, aby przekonać się w zachwalanej przez WPanów wartości samochodów Gray, postanowiliśmy wypróbować go na naszych nieszczególnych polskich drogach, udając się odrazu w podróż 600-kilometrową bez wypoczynku w drodze, oraz robiąc na godzinę od 50 do 80 kilometrów.

Wóz wywiązał się z tego zadania wprost znakomicie, z Gdańska bowiem, jadąc przez Bydgoszcz, Inowrocław, Toruń, Ciechocinek i Włocławek, przyjechaliśmy do Warszawy bez najmniejszego szwanku, a nawet pęknięcia kiszek i opon marki „Goodrich", pędząc z największą szybkością, zupełnie bez dania odpoczynku motorowi. Jednem słowem dziś śmiało możemy WPanom potwierdzić, iż samochody fabryki Gray zasługują w pełni słowa na jak największe zaufanie klienteli i, nie zważając na ich taniość, wcale nie ustępują w swej wartości markom znacznie droższym.

Największe góry i piachy, jak się to okazało, wcale nie mają znaczenia dla samochodu Gray; przy pełnem obciążeniu brał takowe bez zmiany szybkości.

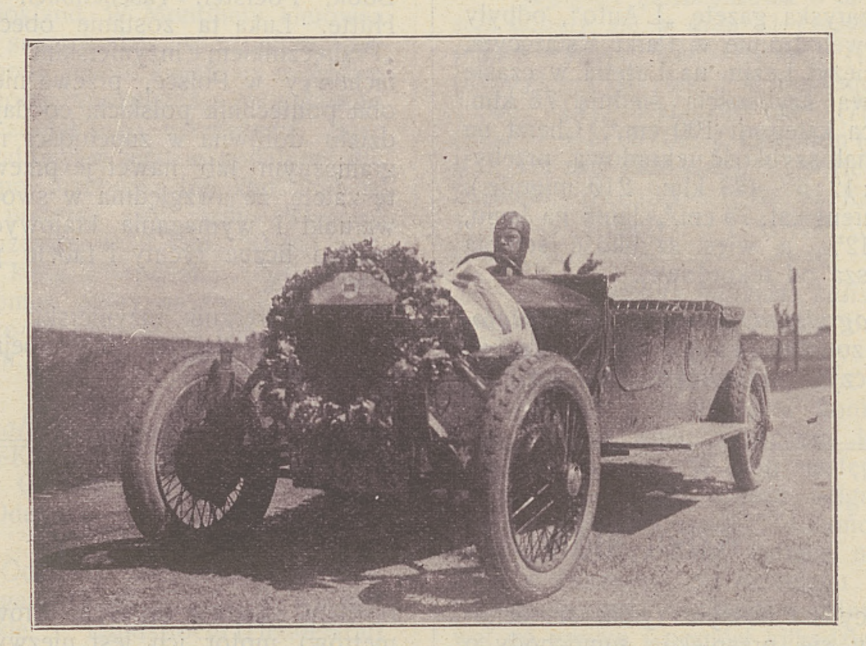
List niniejszy z całą przyjemnością podpisuje ten, kto wóz powyższy odebrał w Gdańsku i osobiście go prowadził jako amator-sportowiec samochodowy.

Załączając wyrazy wdzięczności i uznania, kreślimy się

Z poważaniem
Dr. F. Hłasko
Kierownik Pogotowia Prywatnego
Lekarzy Specjalistów".

POWRACAJĄC do sprawozdania naszego z wyścigów Warszawskich, Poznańskich i Bydgoskich, które odbyły się w ubiegłych miesiącach, musimy podkreślić liczny udział samochodów marki Lancia, które dopiero w tym roku wzięły większy udział w tego rodzaju zawodach sportowych.

Fabrykat ten, wprowadzony w Polsce dopiero od zeszłego roku, budził ogólne zainteresowanie w sferach sportowych i nabywców samochodowych ze względu na cały szereg inowacji w konstrukcji samochodowej, zastosowanych przy samochodach tej marki. Zagranicą posiada marka ta dawną już ustaloną sławę, a zresztą jest i u nas znana z czasów przedwojennych z pierwszorzędnych jakości dawnych swych typów.



Rys. 200. Zwycięski samochód — „Lancia".

Nowości konstrukcyjne tych maszyn, zmierzające do tego, by uczynić maszynę jaknajlepszą, mając na względzie przedewszystkiem małe zużywanie materjałów palnych i opon, a przytem dostosować wóz równocześnie do najtrudniejszych warunków terenowych, okazały się po przeszło półtorarocznym doświadczeniu w naszych warunkach za specjalnie dostosowane do ciężkich naszych stosunków drogowych.

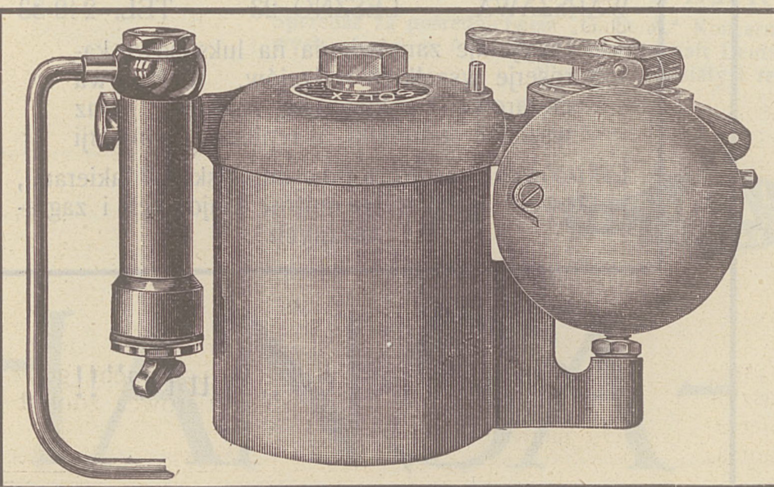
Dziś już widzimy we wszystkich dzielnicach Polski cały szereg tych Lancji, wyróżniających się swą piękną linją, tak estetyczną jak i sportową, oraz zwracających uwagę przez swą zwrotność i ruchliwość nadzwyczajną.

Na wyścigach Warszawskich, kiedy chodziło przedewszystkiem o wykazanie wielkiej sprawności maszyn i odporności ich na długotrwałe największe napięcie, ogólny podziw wzbudziła właśnie maszyna Lancia, która prowadzona przez pana Rakowicza, a potem Michała Bogusławskiego nie tylko raz, ale dwa razy z rzędu startowała i osiągnęła pierwszorzędny czas.

Na wyścigach Poznańskich wykazało kilka tych maszyn wyjątkową zwrotność i pewność na zakrętach, zdobywając tam także najpiękniejsze nagrody.

Na wyścigach Bydgoskich brała niestety udział tylko jedna maszyna Lancia, prowadzona przez jeneralnego przedstawiciela p. Zygmunta Rakowicza. Teren tamtejszy był wyjątkowo trudny, gdyż był najdłuższy ($57^1/_2$ klm.), posiadał dużo wiraży i wzniesień, oraz wypukłe mostki na gościńcu, a niebezpieczeństwo wypadku jakiegokolwiek zostało zwiększone przez to, że gościniec był zniszczony przez całodzienną ulewę. W wyścigu tem brał udział cały szereg pierwszorzędnych maszyn, jak N. A. G., Itala, Be Dion Bouton, specjalnie sportowe wozy, dalej Austro-Daimler, Protos, Mathis, Tatra i t. d. Obsada kierowców na tych wozach była również pierwszorzędna. Wynik tamtejszy okazał się poprostu fenomenalny dla Lancji, gdyż zdobył na niej p. Rakowicz nie tylko I-szą nagrodę w swojej kategorji, ale najlepszy czas dnia, bijąc współzawodników swoich nie w czasie sekundowym, lecz w różnicach obliczonych na minuty, tak, że II-ga nagroda, którą zdobyła maszyna Protos przybyła do mety o 1 min. 53 sek. później od samochodu Lancia.

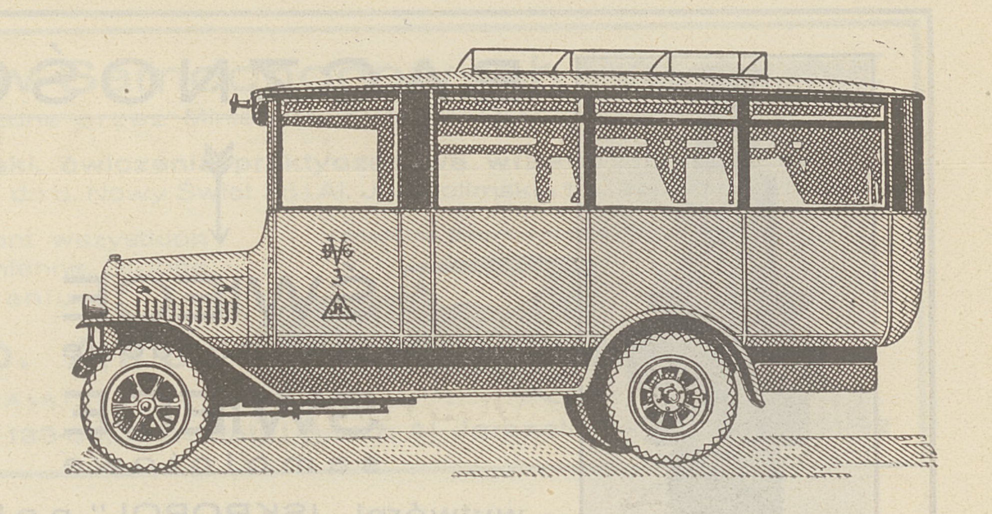
Zwycięstwo samochodu Lancia na tamtejszym terenie witano ze szczególnym entuzjazmem, gdyż był to pierwszy wypadek, gdy polski kierowca zdobył tam I-szą nagrodę.


ZOLEX

Czytajcie „Auto"!!

ROZWÓJ KOMUNIKACJI

Wzrastający ruch lokalny i międzymiastowy zmusza do tworzenia coraz szybszych środków komunikacyjnych, do przedłużania za pomocą autobusów linji tramwajowych i dołączenia w ten sposób odległych miejscowości ze stacjami kolejowemi



OMNIBUS EXPRESS (pospieszny)

DLA RUCHU PODMIEJSKIEGO I MIĘDZYMIASTOWEGO

Jako najlepszy środek komunikacji polecamy szybki omnibus HANSA-LLOYD-EXPRESS, który udowodnił od szeregu lat, że świetnie nadaje się do tego celu.

Przez nabycie OMNIBUSU EXPRESS zyskuje się wóz, który został zbudowanym na podstawie wieloletniej praktyki z zastosowaniem ostatnich ulepszeń i który dzięki wysokiej wartości swego podwozia zyskał sławę największej użyteczności i wygody.

EXPRESS HANSA-LLOYD zaspakaja wszystkie wymagania stawiane nowoczesnej służbie omnibusowej. Bieg posiada on równie spokojny i elastyczny, co i samochód osobowy, a tak szybki jak pociąg osobowy. Długie resory i balonowe opony Giganty, chronią od wstrząśnień i hałasu dawnych omnibusów. Stłumiono w nim również brzęk wewnętrzny.

Dzięki wykwintnemu wewnętrznemu wybiciu jazda tym omnibusem połączona jest z największą wygodą. Przy zimnej pogodzie jest on ogrzewany za pomocą ciepłego powietrza.

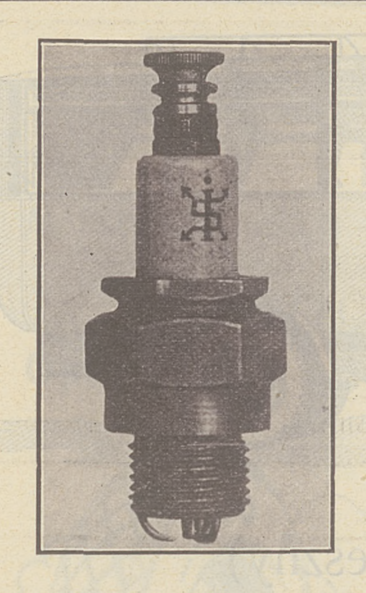
OMNIBUS HANSA-LLOYD EXPRESS nie ma nic wspólnego z dawnem trzęsącem i hałaśliwem pudłem, które nazywano omnibusem, gdyż jest to już środek komunikacyjny w najnowszym stylu, dostosowany w zupełności do służby lokalnej lub międzymiastowej jak również i do towarzyskich wycieczek w malownicze strony

HANSA-LLOYD WERKE A. G. BREMEN

Sprzedaż za pośrednictwem „G. D. A.“ Koncernu Niemieckich Fabryk Samochodowych s. z. o. o. („G. D. A. Gemeindchaft Deutscher Automobilfabriken G. m. b. h.) albo jego oddziały i reprezentacje.



HANSA-LLOYD



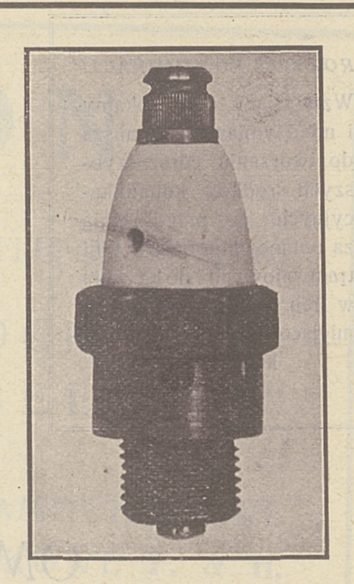
BACZNOŚĆ!!



ŚWIECE
samochodowe

ŚWIECE
samolotowe

wytwórni „ISKROPOL" pobiły rekord wytrzymałości świec zagranicznych



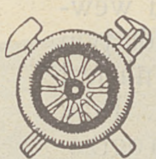
„ISKROPOL" S-KA AKC.

FABRYKA ZAPALNIKÓW DO MOTORÓW SPALINOWYCH I WYROBÓW METALOWYCH

Telefon 55-00 — **Poznań, Dolna Wilda 35** — Telefon 55-00

Oddz. I: Wyrób zapalników do motorów spalinowych; Oddz. II: Tokarstwo Fasonowe, fabrykacja śrub i nakrętek; Oddz. III: Wyrób narzędzi precyzyjnych

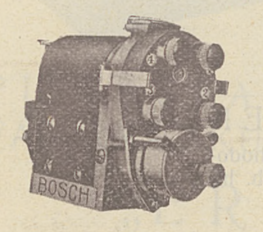
WARSZTATY MECHANICZNE



SP. Z OGR. ODP.

AUTOREMONT

WARSZAWA, WOLNOŚĆ 5. TELEFON 141-31.



ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILOWA **Z. POPŁAWSKI**

Były współwłaściciel firmy „MAGNET" Warszawa, Koszykowa 31, Tel. 19-31

OŚWIETLENIE I ZAPALANIE AUTOMOBILI

NAPRAWA I PRZERÓBKA: MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW, SPEDOMETRÓW i t. d. AKUMULATORY SAMOCHODOWE I DO RADIO, NAPRAWA, ŁADOWANIE, KWAS, PŁYTY i t. d.

CZĘŚCI ZAPASOWE, ŚWIECE, ŻARÓWKI I KABLE

DUŻY WYBÓR MAGNET 1 — 2 4 i 6-cio CYLINDROWYCH SAMOCHODOWYCH ORAZ DO MOTORÓW STACYJNYCH (NISKIEGO NAPIĘCIA)



GARAŻ I WARSZTATY MECHANICZNE

HENRYK KORALEWSKI

WARSZAWA, ALEJA JEROZOLIMSKA № 35, TEL. 270-48 (róg Marszałkowskiej)

WYKONYWA REMONTY SAMOCHODÓW

CZĘŚCI ZAPASOWE DO RÓŻNYCH MASZYN STALE NA SKŁADZIE

GARAŻ I WARSZTATY MECHANICZNE

MAŁA TATRA

w piątym polskim raidzie samochodowym
PRZEBYŁA CAŁĄ PRZESTRZEŃ

3719 Klm. BEZ PUNKTÓW KARNYCH

i tylko wskutek nieszczęśliwego wypadku pod Habówką, dalsze etapy, poczynając od V-go, szła poza konkursem, przebywając ostatnie trzy etapy (1500 klm.) bez przerwy w jeździe. Jeździec djentelmen p. inżynier Nowakowski, otrzymał od - - Automobilklubu Polski 2 dyplomy - -

TATRA-AUTO

Warszawa, Al. Jerozolimskie 14, tel. 409-22

GALKAR GALKAR

NAJWIĘKSZE TRUDNOŚCI TERENU I WARUNKÓW PRACY POKONAĆ MOŻE SAMOCHÓD SMAROWANY OLEJAMI:

TABELA POLECAJĄCA
* * *
OLEJE ZESTAWIONE W TEJ TABELI NALEŻY STOSOWAĆ DO WSZYSTKICH KONSTRUKCJI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH DANEGO TYPU

MARKA SAMOCHODU	LATO GALKAR №	ZIMA GALKAR №
AUSTRO-DEIMLER OSO.	20	110
AUSTRO-DEIMLER CIĘ.	30	120
AUSTRO-FIAT OSOB.	10	120
AUSTRO-FIAT CIĘŻ.	20	120
BENZ-MANNHEIM.	10	110
BENZ-GAGGENAU	20	110
BERLIET	10	110
BUICK	10	110
BÜSSING	10	110
CHEVROLET (P) SUP.	10	110
CADILLAC	10	110
CITROEN 5H.P.	10	110
CITROEN INNE	20	110
DELAGE	20	110
DOGE	10	110
FIAT	10	110
FORD	115	115
GRÄF & STIFT	10	110
HORCH	20	110

„GALKAR"



DLA AUTOMOBILISTY KWESTJA WYBORU OLEJU JEST KWESTJĄ ZAUFANIA ✻ PEŁNE ZAUFANIE MOŻNA MIEĆ JEDYNIE DO WYRABIANYCH NA ZASADACH 40-LETNIEGO DOŚWIADCZENIA OLEJÓW SAMOCHODOWYCH MARKI

„GALKAR"

GDYŻ TYLKO TE GWARANTUJĄ NAJLEPSZĄ SPRAWNOŚĆ MOTORU BEZWZGLĘDNĄ KONSERWACJĘ MASZYNY PRZY RÓWNOCZESNEM BARDZO EKONOMICZNEM ZUŻYWANIU O L E J U

MARKA SAMOCHODU	LATO GALKAR №	ZIMA GALKAR №
ITALA	30	120
LANCIA	30	120
LAURIN i KLEMENT OS.	10	110
LAURIN i KLEMENT CI.	20	110
LINCOLN	10	110
LORRAINE DIETRICH	20	110
MATHIS	20	110
MINERWA	10	110
OM 12 PS.	30	120
OM INNE	10	110
OPEL	10	110
PACKARD	10	110
PRAGA	10	110
PROTOS	20	110
PEUGEOT	20	110
PUCH OSO.	10	110
PUCH CIĘ.	30	120
RENAULT 6 PS.	10	110
RENAULT INNE	20	110
RACHET-SCHNEIDER	10	110
STOEWER	20	110
STEYER	10	110
SALMSON	20	110
STUDEBACKER	10	125
TATRA	20	120
DO WŁAŚCIWEGO SMAROWANIA SKRZYNKI BIEGÓW I DYFERENCJAŁU STOSUJE SIĘ	76	66

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA POLSKĘ PRZEZ

KARPATY

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH SP. Z OGR. POR. ✻ BIURO SPRZEDAŻY RAFINERJI GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO NAFTOWEGO T. A. W GLINIKU MARJAMPOLSKIM DZIEDZICACH I JEDLICZU. REPR. W WARSZAWIE ul. MARSZAŁKOWSKA 151. TEL: 172-74, 282-04, 224-81



WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA POLSKĘ PRZEZ

KARPATY

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH SP. Z OGR. POR. ✻ BIURO SPRZEDAŻY RAFINERJI GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO NAFTOWEGO T. A. W GLINIKU MARJAMPOLSKIM DZIEDZICACH I JEDLICZU. REPR. W WARSZAWIE ul. MARSZAŁKOWSKA 151. TEL: 172-74, 282-04, 224-81

GALKAR GALKAR

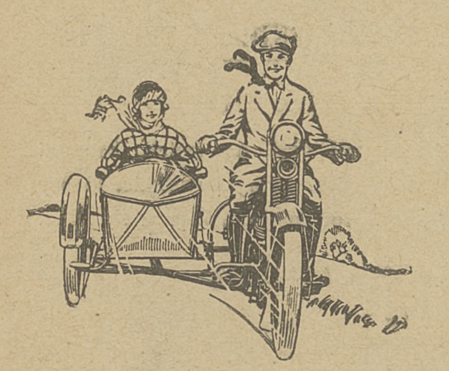
ZAKŁADY GRAFICZNE STRASZEWICZÓW — WARSZAWA, LESZNO 112.

Uprzejmie prosimy o odnowienie prenumeraty na kwartał III.

ADMINISTRACJA.

CZY JUŻ KUPIŁEŚ MOTOCYKL Z WÓZKIEM

HARLEY-DAVIDSON?



Czas już zerwać ostatecznie z dziwacznym poglądem, że motocykl z wózkiem jest przedmiotem zbytku i kosztownym środkiem lokomocji, dostępnym tylko dla bogatych.

Motocykl jest najtańszym, najwygodniejszym i najszybszym środkiem lokomocji. Koleje i dorożki są znacznie droższymi, a jednak zmuszony jesteś z nich korzystać, wydajesz na to w sumie dużo pieniędzy dusisz się w tłoku, a oprócz tego jesteś zależny od rozkładów kolejowych i kaprysów konduktorów i dorożkarzy. Prowadź dokładnie swoje rachunki, a przekonasz się, że na środki lokomocji wydajesz co miesiąc bardzo wiele, nie mając wzamian nic na własność.

Zużycie benzyny i oliwy w motocyklu HARLEY-DAVIDSON z wózkiem, pasażerem i bagażem wynosi obecnie, w nowych modelach 1925 roku

TYLKO 6 GROSZY NA 1 KILOMETR.

Prosty rachunek uwidoczni Ci, że wyjazd na odległość 100 klm. motocyklem HARLEY-DAVIDSON z dwuosobowym wózkiem i dodatkowem siodełkiem t. j. we cztery osoby kosztować będzie

TYLKO 6 ZŁOTYCH, t. j. 1.50 GROSZY NA OSOBĘ.

Czy możesz koleją lub końmi tak tanio podróżować?

Czy prócz taniości lokomocji nie bierzesz w rachubę przyjemności szybkiej jazdy i zupełnej niezależności w podróży.

Kupując motocykl HARLEY-DAVIDSON z wózkiem, masz na własność niezmiernie tani w eksploatacji, wygodny i szybki środek lokomocji.

Kapitał włożony w kupno maszyny amortyzuje się szybko, a posiadanie maszyny, cieszącej się już ustaloną sławą wszechświatową, zapewni Ci wygodę, przyjemność i znaczną oszczędność w wydatkach na podróże.

Biuro Zarządu: WARSZAWA, ŚWIĘTOKRZYSKA Nr. 2

TELEFONY: 144-03, 146-84 i 265-91



ZBADAJCIE SAMI

WYSTARCZY JEDNA PRÓBA
ABY SIĘ PRZEKONAĆ,
ŻE 8-MIOCYLINDROWY
SAMOCHÓD

HUPMOBILE

TO SZCZYT TECHNIKI

ODDZIAŁ NA EUROPĘ:
PARYŻ, 5 RUE BOUDREAU
[GENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ

ALEKSANDER ANDRZEJEWSKI

BIURO ZARZĄDU:
WARSZAWA, UL. ŚWIĘTOKRZYSKA Nr. 2
TELEFONY: 144-03, 146-84 i 265-91

